



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 30 MAART 2011**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**RÉUNION DU
MERCREDI 30 MARS 2011**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

INHOUD		SOMMAIRE	
INTERPELLATIES	11	INTERPELLATIONS	11
- van de heer Joël Riguelle	11	- de M. Joël Riguelle	11
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "het potentiële gevaar van bepaalde verhuurplaatsen van Villo en de beoordeling ervan bij de afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen".		concernant "le danger potentiel de certaines stations de location Villo et sa prise en considération pour l'octroi des permis d'urbanisme".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	11	Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	11
betreffende "de uitrusting en de locatie van de Villo-punten".		concernant "l'équipement et l'implantation des stations Villo".	
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Joël Riguelle.</i>	15	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Joël Riguelle.</i>	15
MONDELINGE VRAAG	20	QUESTION ORALE	20
- van de heer Philippe Pivin	20	- de M. Philippe Pivin	20
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de kwalificatie van de gemeenteambten voor controle inzake gedepenaliseerd parkeren".		concernant "la qualification des agents communaux pour le contrôle du stationnement dépénalisé".	

INTERPELLATIES	23	INTERPELLATIONS	23
- van de heer Arnaud Pinxteren	23	- de M. Arnaud Pinxteren	23
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de vaststellingen inzake het fietsgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "les constats en termes de pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale".	
- van mevrouw Annemie Maes	24	- de Mme Annemie Maes	24
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de planning van de aanleg van de rijbaan voor gescheiden fietspaden en andere fietsinfrastructuur".		concernant "la planification de l'aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée et d'autres infrastructures vélo".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	24	Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	24
betreffende "het aantal aangelegde kilometers fietspad".		concernant "le nombre de kilomètres de pistes cyclables réalisés".	
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme.</i>	27	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme.</i>	27
- van mevrouw Françoise Schepmans	37	- de Mme Françoise Schepmans	37
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de wachthuisjes van de MIVB".		concernant "les abribus de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	38	<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans.</i>	38
MONDELINGE VRAAG	45	QUESTION ORALE	45
- van mevrouw Françoise Schepmans	45	- de Mme Françoise Schepmans	45
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de tramlijn 94 tot aan het Trammuseum".		concernant "la ligne de tram 94 jusqu'au Musée du tram".	
INTERPELLATIES	47	INTERPELLATIONS	47
- van mevrouw Elke Roex	47	- de Mme Elke Roex	47
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de nota 'socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven' van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid".		concernant "la note sur le 'poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles' de l'Observatoire bruxellois de l'emploi".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Elke Van den Brandt, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Elke Roex.</i>	49	<i>Discussion – Orateurs : Mme Elke Van den Brandt, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Elke Roex.</i>	49

- van vrouw Els Ampe	56	- de Mme Els Ampe	56
tot vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het project iRail".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le projet iRail".	
Bespreking – Sprekers: vrouw Brigitte Grouwels, minister, vrouw Els Ampe.	58	Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Els Ampe.	58
- van de heer Jef Van Damme	60	- de M. Jef Van Damme	60
tot vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de plannen voor een sneltram tussen Brussel en het Pajottenland".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les projets de tram rapide entre Bruxelles et le Pajottenland".	
Bespreking – Sprekers: vrouw Carla Dejonghe, de heer Aziz Albishari, vrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, de heer Jamal Ikazban, voorzitter, vrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.	62	Discussion – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, M. Jamal Ikazban, président, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.	62
MONDELINGE VRAGEN	70	QUESTIONS ORALES	70
- van de heer Jef Van Damme	70	- de M. Jef Van Damme	70
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de stand van zaken van de werken aan metrostation Graaf van Vlaanderen".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'état d'avancement des travaux à la station de métro Comte de Flandre".	

- van de heer Philippe Close	72	- de M. Philippe Close	72
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de klacht wegens discriminatie ingediend tegen de MIVB".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la plainte pour discrimination déposée à l'encontre de la STIB".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	77	- de Mme Viviane Teitelbaum	77
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heraanleg van de Buylaan en de Devèzesquare in Elsene".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le réaménagement de l'avenue Buyl et du square Devèze à Ixelles".	
- van mevrouw Annemie Maes	81	- de Mme Annemie Maes	81
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heropstart van de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le redémarrage de la commission artistique des infrastructures de déplacement".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	83	- de Mme Viviane Teitelbaum	83
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heraanleg van de Marlowsquare in Ukkel".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le réaménagement du square Marlow à Uccle".	

- van de heer Vincent De Wolf	87	- de M. Vincent De Wolf	87
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de aankondiging van een proefproject taximoto's".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'annonce d'un projet pilote taxis-motos".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban, betreffende "de taximoto's".	87	Question orale jointe de M. Jamal Ikazban, concernant "les motos taxis".	87
- van de heer Jamal Ikazban	90	- de M. Jamal Ikazban	90
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de taxicheques".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les chèques-taxis".	
- van de heer Jamal Ikazban	92	- de M. Jamal Ikazban	92
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de testfase van de stroken met dambordmotief".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la phase de test des bandes à damier".	
- van de heer Emmanuel De Bock	95	- de M. Emmanuel De Bock	95
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de signalisatie en veiligheid aan het Fort Jaco-kruispunt".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la signalisation et la sécurisation du carrefour du Fort Jaco".	

- van vrouw Catherine Moureaux	98	- de Mme Catherine Moureaux	98
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de fietsmarkeringen".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les marquages 'vélo'".	
- van de heer Emin Özkara	101	- de M. Emin Özkara	101
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de site 'Bootik online'".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le site 'Bootik online'".	
- van vrouw Céline Delforge	103	- de Mme Céline Delforge	103
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de regelingstijd bij de terminus van de bovengrondse MIVB-lijnen".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les temps de régulation aux terminus des lignes de surface de la STIB".	
- van de heer Jef Van Damme	106	- de M. Jef Van Damme	106
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de stand van zaken van het lichtplan".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'état d'avancement du Plan lumière".	
- van de heer Jef Van Damme	106	- de M. Jef Van Damme	106
aan vrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de modernisering ter verbetering van de veiligheid in de autotunnels".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la modernisation en vue d'améliorer la sécurité dans les tunnels routiers".	

- van de heer Philippe Pivin	107	- de M. Philippe Pivin	107
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het incident van 8 maart 2011 in de tunnels van de kleine ring".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'incident du 8 mars 2011 dans les tunnels de la petite ceinture".	

*Voorzitterschap: de heer Jamal Ikaazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikaazban, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het potentiële gevaar van bepaalde verhuurplaatsen van Villo en de beoordeling ervan bij de afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "de uitrusting en de locatie van de Villo-punten".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Voor alle duidelijkheid: ik ben niet tegen fietsen. Integendeel, fietsers moeten als volwaardige weggebruikers worden beschouwd.*

Volgens een artikel van La Capitale zijn veel Villo-standplaatsen onveilig, omdat ze zich te dicht bij het autoverkeer bevinden. Als je een fiets meeneemt of stalt, riskeer je soms om te worden gegrepen door een auto of zelfs een tram.

Bovendien bevinden sommige standplaatsen zich op drukke verkeersassen. Er is dan ook een reëel

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le danger potentiel de certaines stations de location Villo et sa prise en considération pour l'octroi des permis d'urbanisme".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "l'équipement et l'implantation des stations Villo".

M. le président.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Je commencerai mon interpellation par un préambule qui me semble intéressant : que les choses soient claires, ce n'est pas un anti-vélo qui vous parle, mais quelqu'un qui se préoccupe de la nécessité de donner à ce mode de déplacement une place à part entière dans l'ensemble de l'espace public et des moyens de locomotion.

J'ai été frappé par un article de "La Capitale" qui nous relayait le vendredi 25 février, test à l'appui puisqu'un journaliste semble avoir payé de sa personne pour aller manœuvrer les vélos, ce que de

gevaar.

Gelukkig zijn er voor zover ik weet nog geen ongelukken gebeurd bij de stallingen van Villo, maar dat neemt niet weg dat de veiligheid beter kan en dat er voor toekomstige stallingen rekening moet worden gehouden met het probleem.

Wat is uw standpunt over deze kwestie?

Heeft de regering een overzicht opgesteld van potentieel gevaarlijke stallingen?

Heeft ze bestudeerd hoe fietsers en automobilisten kunnen worden gestimuleerd om hun gedrag aan te passen in de buurt van zulke stallingen? Werden daar partners als de MIVB bij betrokken?

JCDecaux moet voor elke Villo-stalling een stedenbouwkundige vergunning aanvragen. Het Brussels Gewest zal waakzaam moeten blijven.

In het voornoemde artikel staat dat de stallingen vaak op een smalle parkeerstrook worden geplaatst. De instanties die de aanvragen voor stallingen indienen, gaan niet vrijuit. Ze gaan ervan uit dat de gebruikers van Villo "maar voorzichtig moeten zijn". Als de regering ook zo zou redeneren inzake de aanleg van de openbare ruimte, zouden de burgers allicht verontwaardigd reageren.

Het Brussels Gewest legt de aanvraag van JCDecaux voor aan de gemeenten, die een advies formuleren, maar heeft zelf het laatste woord.

Eind 2009 verstrekte Sint-Agatha-Berchem bijvoorbeeld een negatief advies over de vergunningsaanvragen voor twee Villo-stallingen, omdat ze niet veilig waren. In één geval werd de veiligheid verbeterd. Voor het andere geval diende het Brussels Gewest twee tegenstrijdige aanvragen in. De gemeente drong aan op een veiligere oplossing.

Zijn de overeenkomsten tussen het Brussels Gewest, JCDecaux en de gemeentebesturen geen keurslijven die de mogelijkheid om met veiligheid rekening te houden beperken? Hoeveel gemeenten sloten al zo'n overeenkomst?

Houdt het Brussels Gewest voldoende rekening met de veiligheid? Bestudeert het de mogelijkheid om

nombreux usagers dénoncent : une mauvaise disposition de certaines stations Villo aux abords de la voie publique. Ces dernières, soit la majorité des 180 sites, selon "La Capitale", seraient situées trop près de la circulation, de sorte que retirer le vélo, manœuvre à effectuer à reculons vers la chaussée, exposerait les usagers au danger de se faire percuter par un véhicule, y compris un tram dans certains cas.

Si l'on ajoute que certains sites bordent des axes de grande circulation ou des rails de tram, nous sommes en droit de penser que le danger est bien réel.

S'il semble heureusement que la vigilance des usagers et des automobilistes est de mise et qu'aucun incident n'a à ce jour été recensé aux abords des stations (à moins que vous ne disposiez d'autres informations), il n'en est pas moins que le danger doit être pris en considération pour augmenter la sécurité des stations existantes et concevoir les stations futures en connaissance de cause.

Quel est votre avis, et peut-être celui de votre collègue chargé de l'Urbanisme, sur les problèmes de sécurité autour des points Villo ?

Le gouvernement dispose-t-il d'un inventaire des stations potentiellement dangereuses ?

A-t-il étudié la manière d'attirer l'attention des cyclistes et des automobilistes à l'approche de ces stations en collaboration, là où c'est nécessaire, avec la STIB et Bruxelles Mobilité, gestionnaire de la voirie ?

Concernant les implantations futures des stations Villo, il faudra se montrer vigilant. Pour chaque station qu'il compte placer (selon une disposition qu'il soumet aux communes, et non le contraire, comme on a pu le lire dans "La Capitale"), JCDecaux, le gérant du réseau Villo, doit décrocher un permis d'urbanisme.

Je cite, le journaliste qui a écrit l'article : "Nous sommes tributaires de la place disponible, le plus souvent une bande de stationnement pas très large". Mais il faut aussi voir quelle est la demande adressée aux communes au moment où elles doivent statuer en concertation.

via de stedenbouwkundige vergunningen in grotere mate rekening te houden met de veiligheid?

Dans cette problématique, l'attitude des gestionnaires me fait bondir. Pour eux, la solution est "de faire attention". Si le gouvernement tenait ce genre de propos en tant que gestionnaire de l'espace public, que ce soit pour l'installation de passages pour piétons ou de feux de circulation, je n'ose imaginer les réactions des citoyens. Je suis donc en désaccord avec ce genre de position, qui est une manière de s'en laver les mains.

La demande du gestionnaire est introduite par la Région auprès des communes, lesquelles donnent leur avis, favorable ou défavorable, la décision finale revenant à la Région.

Ainsi, fin 2009, la commune de Berchem-Sainte-Agathe a émis un avis défavorable sur les plans d'implantation de deux sites Villo qu'elle considérait dangereux. Pour l'un d'eux, des aménagements ont été apportés et le permis a été accordé. Je précise que cette station se situe sur une placette et que l'accès a lieu depuis le trottoir. Pour l'autre, la Région avait introduit deux permis contradictoires, l'un pour la création d'une bande réservée aux bus et l'autre pour le site Villo au même endroit !

Davantage de cohérence serait souhaitable. Dans ce cas précis, nous avons émis le souhait que le site de Villo soit mieux protégé, voire placé au même niveau que le trottoir pour bien le différencier de la voirie publique.

Les conventions tripartites entre la Région, JCDecaux et les autorités communales fixant les droits et obligations de chaque commune ne sont-elles pas un carcan qui limite la prise en compte des aspects de sécurité des utilisateurs ? Combien de communes ont-elles signé cette convention tripartite ?

La Région, via ses services compétents (je songe à l'Urbanisme et Bruxelles Mobilité), prend-elle en compte les aspects susmentionnés, et de quelle manière donne-t-elle des injonctions en ce sens ? Comment étudie-t-elle la possibilité d'intégrer davantage de normes de sécurité pour l'octroi des permis d'urbanisme, par exemple en prévoyant de retirer les vélos côté trottoir ?

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

M. le président.- La parole est à M. Pivin pour son interpellation jointe.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik betreur dat sommige Villo-stations niet over een terminal met kaartlezer beschikken. Die situatie bestraf niet alleen de toeristen, maar ook de occasionele gebruikers. Het gaat dus om heel wat personen.*

Hoe komt het dat sommige stations niet over een terminal met kaartlezer beschikken? Is dit een definitieve beslissing of zullen de terminals met kaartlezer worden veralgemeend?

Een tweede probleem betreft de locatie van de Villo-stations. Heel wat stations zijn aangelegd op de openbare weg, in plaats van op trottoirs of pleintjes. Volgens Villo is dit de wens van het gewest. De nabijheid van de auto's kan gevaarlijk zijn voor fietsers die een fiets nemen of terugzetten.

Hoe komt het dat de stations bijna systematisch op de openbare weg zijn aangelegd? Is dit een doelbewuste keuze van het gewest? Heeft die keuze tot doel het aantal parkeerplaatsen voor privévoertuigen te verminderen? Of heeft die keuze eerder tot doel de reclame zichtbaarder te maken?

Bent u zich ervan bewust dat de aanleg van de stations op de openbare weg veiligheidsproblemen met zich brengt? Welke maatregelen zult u nemen om de onmiddellijke omgeving van de stations veiliger te maken?

M. Philippe Pivin.- Je souhaite vous entendre sur deux aspects relatifs à l'équipement et à l'implantation des stations Villo.

Le premier concerne l'absence de borne de lecture de carte bancaire dans certaines stations. Cela ne touche que les personnes non abonnées au système Villo, mais je ne crois pas qu'il s'agisse d'une minorité. En effet, très concrètement, certaines stations Villo ne sont pas équipées de ce type de borne et cela empêche donc l'utilisation facile et ponctuelle de ces infrastructures.

Cette situation pénalise, me semble-t-il, les usagers occasionnels ainsi que les touristes. S'il nous faut bien entendu prioritairement penser aux Bruxellois, il demeure que le tourisme dans notre capitale est important et prioritaire. De nombreux Bruxellois ont sans doute aussi le souhait de pouvoir faire un usage occasionnel des installations Villo, hors du cadre d'un abonnement.

Mes questions sont donc les suivantes : sur quels critères certaines stations Villo n'ont-elles pas été équipées de borne de lecture de carte bancaire ? Cette situation est-elle définitive ? Une généralisation des bornes est-elle prévue ?

Le second volet de ma question vient d'être développé longuement par M. Joël Riguelle. Il concerne la dangerosité des manœuvres.

Je voudrais rappeler à cet égard mon expérience locale en la matière et vous préciser que toutes les propositions qui m'ont été faites pour l'emplacement des stations Villo se situaient initialement sur la voirie. Il a fallu que je me batte pour que cette solution ne soit pas appliquée, et qu'on lui préfère des implantations sur trottoir ou placette. Pourtant, on nous opposait qu'il s'agissait là d'une volonté de la Région.

Or, lorsque l'on souhaite prendre possession d'un vélo à une station, la proximité des voitures peut être dangereuse pour l'utilisateur. Mes questions sont donc les suivantes :

1. L'implantation quasi systématique des stations Villo sur la voirie résulte-t-elle d'une volonté délibérée des autorités régionales ? Ce choix a-t-il un objectif visant l'offre de stationnement pour les véhicules privés ? Est-ce un objectif délibéré pour garantir une efficacité publicitaire

Samengevoegde besprekking

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Zal het nieuw gewestelijk parkeeragentschap samenwerken met Villo? Een geschikte plaats voor de stalling van fietsen is immers essentieel voor de Brusselse intermodaliteit. Waarin voorziet het beheerscontract van Villo met betrekking tot de parkeermogelijkheden?*

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Natuurlijk moet het gebruik van de fiets veilig zijn. De standplaatsen voor de Villo-fietsen werden gekozen in samenspraak met de uitbater, de gemeente en het gewest. In het belang van de mobiliteit werd er voor geopteerd de standplaatsen op een afstand van 400 m van elkaar te plaatsen.*

Elke standplaats werd bestudeerd in overeenstemming met de betrokken diensten van de gemeenten en het gewest en werd aan een openbaar onderzoek onderworpen.

De veiligheid van de gebruiker staat voor ons centraal. Indien de veiligheid niet gegarandeerd kan worden, wordt de aanvraag voor een standplaats door het gewest afgewezen.

De uitbater heeft een overeenkomst met de elf gemeenten van de eerste fase. Het gewest heeft inspraak bij het bepalen van de locatie door de analyse die op het terrein uitgevoerd wordt door Mobiel Brussel en door de stedenbouwkundige vergunning die afgegeven wordt door het Bestuur

concertée avec la Région ?

2. Êtes-vous conscient de la problématique de sécurité routière dans nos rues liée à ces implantations en voirie ? Si oui, quelles sont les mesures que vous comptez prendre afin de garantir la sécurisation de l'environnement immédiat des stations et dès lors leur pérennité ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Ma question est plus générale. Une collaboration structurelle a-t-elle été prévue entre la nouvelle Agence régionale de stationnement et Villo ? Je pense en effet que la localisation adéquate des places de stationnement de Villo et des vélos est essentielle pour pouvoir parler d'intermodalité en Région bruxelloise. Dans quelle mesure l'Agence régionale aura-t-elle une marge de manœuvre face à ce que prévoit le contrat de gestion Villo sur la question précise des stationnements ?

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'usage du vélo ne peut évidemment constituer un élément d'insécurité, ni pour le cyclistes, ni pour les autres usagers des voiries, et il en va de même pour le Villo. La détermination de l'emplacement des stations Villo est le fruit d'une concertation entre l'opérateur, la commune et la Région. Les critères de mobilité sont décisifs, car il s'agit de constituer un maillage de stations distantes en moyenne de 400 mètres l'une de l'autre ; il ne saurait donc être question de critères de visibilité des publicités.

L'emplacement de chaque station, qu'elle se situe sur la voirie régionale ou communale, a été étudié en accord avec les services concernés des communes et de la Région et a donné lieu à une enquête publique. Dans certains cas, l'emplacement a été modifié.

L'aspect "sécurité des utilisateurs" est au centre de nos préoccupations. À cet égard, il est utile de rappeler que la Région établit non seulement un permis d'urbanisme, mais délivre également une autorisation de voirie. Il s'agit de deux actes

voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH).

Natuurlijk is het niet gepast van de uitbater om bij het waarschuwen voor mogelijk gevaar te antwoorden dat men dan maar moet oppassen. Maar tegelijkertijd is het zo dat elke weggebruiker voorzichtig moet zijn. Daarom krijgt een Villo-abonnee onder meer een brochure met veiligheidstips.

Het risico dat een Villogebruiker loopt wanneer hij de fiets uit het rek neemt, is te vergelijken met het risico van de bestuurder die zijn autoportier bij het in- en uitstappen opent. Wanneer de stallingen op het voetpad zouden worden geplaatst, dan zou dat een ander soort gevaar met zich meebrengen.

De fietsstations worden overal in Europa op parkeerplaatsen ingericht. Dat heeft tot nu toe nooit enig gevaar opgeleverd.

Artikel 36 van de conventie bepaalt dat een fietsstation bij voorkeur op de openbare weg moet worden ingericht. Deze bepaling vloeit voort uit de bekommernis om het verkeer in het centrum van Brussel met 20% te doen dalen. Al naargelang de ligging zijn de stations al dan niet met reclame uitgerust.

Het feit of een station reclame maakt, hangt af van de ligging, niet omgekeerd. Nochtans hangt het succes deels van hun zichtbaarheid af, want potentiële gebruikers schatten dan beter de dichtheid van het netwerk in. Bovendien garandeert zichtbaarheid een vorm van sociale controle waardoor vandalisme wordt ingeperkt.

La Capitale heeft filmopnames gerealiseerd met mogelijke probleemsituaties. Die tonen aan dat het systeem werkt. De helgele kleur van de fietsen garandeert hun zichtbaarheid en biedt bescherming op het moment dat iemand een fiets ontleent en er tegelijk een auto komt aangereden. Het was de bedoeling de risico's in de kijker te zetten, maar de filmpjes tonen aan dat de zichtbaarheid van de fietsen juist bescherming biedt. De auto's stoppen net op tijd.

Voor de ligging van de stations wordt dus rekening gehouden met de densiteit, de coherentie van het netwerk en de zichtbaarheid.

De fiets op het voetpad uit de stalling halen, leidt

distincts. Ainsi, de nombreuses demandes d'implantation de station qui ont obtenu le permis d'urbanisme n'ont pas reçu l'autorisation de voirie, précisément pour des raisons de sécurité.

Il n'y a pas, à ce jour, de convention tripartite. Des conventions bipartites ont été signées entre l'opérateur, JCDecaux, et les onze communes de la première phase. La Région est partie prenante dans la détermination des emplacements au niveau de la première analyse sur le terrain par les services de Bruxelles Mobilité, et procède plus tard à une validation via l'octroi du permis d'urbanisme délivré par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL).

Les stations, lorsqu'elles sont sur la voirie, sont pour la plupart situées à des emplacements de stationnement. Je vous suis quand vous dites que JCDecaux ne peut se contenter de répondre que c'est aux utilisateurs de faire attention, mais toute personne qui intègre le trafic a aussi le devoir de faire attention. Qu'on se déplace à vélo, en voiture ou à pied, il y a toujours un certain danger. Tout déplacement sur la voirie nécessite de la prudence. Chaque abonné annuel au système Villo reçoit donc une brochure de sécurité spécifique, et des messages de sécurité sont rappelés sur les écrans des stations lors de l'emprunt d'un Villo.

Un usager Villo doit être prudent lorsqu'il retire un vélo d'une station, au même titre que l'automobiliste qui monte ou descend de son véhicule lorsqu'il est garé. C'est comparable, car l'encombrement n'est pas plus important. Créer une situation totalement exempte de dangers serait d'ailleurs impossible. Pour les automobilistes, il y a également énormément d'endroits à Bruxelles où il faut faire attention en ouvrant sa portière. Quant à placer les stations sur les trottoirs, cela créerait d'autres situations de danger.

Le positionnement de stations sur les places de stationnement est commun à la majeure partie des projets de vélos en libre-service en Europe dont nous avons connaissance. Ce point n'a jamais posé question en termes de sécurité jusqu'à maintenant.

L'inscription dans la convention à l'article 36 du fait qu'une station est prioritairement installée en voirie résulte d'une volonté régionale cohérente de faire baisser de 20% le trafic automobile au cœur de Bruxelles. Les stations sont soit publicitaires, soit

tot problemen. Het bemoeilijkt immers de toegang voor iemand die een fiets wenst terug te plaatsen. Iemand die een fiets wil ontlenen, moet eerst enkele formaliteiten vervullen en heeft dus de tijd om de openbare weg in het oog te houden, maar iemand die per fiets het station bereikt, stopt ineens om de fiets op te bergen en kijkt niet eerst achterom of er een auto komt aangereden. Het moet dus gemakkelijker zijn om een fiets op te bergen dan er een te ontlenen.

De plaatsing van Villostations mag niet ten koste gaan van andere weggebruikers. Voetpaden zijn dikwijls niet breed genoeg, waardoor andere weggebruikers hinder ondervinden.

Aan het einde van fase 1 is in een studie voorzien. Al naargelang de noden kunnen sommige stations worden vergroot. Het gewest zal nagaan welke ingrepen de veiligheid van de Villogebruikers nog verbeteren.

Over de kaartlezers kan ik u het volgende meedelen.

Bankkaartlezers vergen een relatief hoge investerings- en werkingskost, terwijl ze op sommige plaatsen erg weinig gebruikt worden.

Om de kosten van het Villo-systeem en dus ook de prijs voor de klanten te beperken, werd dan ook beslist om slechts 75% van de stations uit te rusten met lezers voor bankkaarten.

De stations werden geselecteerd volgens hun ligging en de verkeersdrukte. Toeristische en centraal gelegen gebieden kregen de voorkeur.

Hier vind je immers de meeste toevallige gebruikers. Deze spreiding kan worden aangepast naargelang van de omstandigheden.

De overgrote meerderheid van de gebruikers van Villo heeft overigens een abonnement van lange duur.

Het parkeeragentschap is nog niet operationeel. Er is dus nog geen koppeling met Villo.

De locaties van de stations werden geselecteerd in overleg met de gemeenten, JCDecaux en het gewest. Het gewest moet zorg dragen voor de afstemming op het parkeerbeleid.

non publicitaires, en fonction notamment de la qualité de leur emplacement. Ce critère n'entre pas en ligne de compte pour le positionnement des stations.

Le fait qu'une station soit publicitaire est la conséquence de son positionnement, et non l'inverse. Cependant, la visibilité des stations est un élément important pour assurer le succès du système, car elle permet aux utilisateurs potentiels de mieux appréhender la densité du maillage. Par ailleurs, la même visibilité assure un contrôle social aux stations, limitant ainsi les risques de vandalisme.

Le journal "La Capitale" a réalisé de petits films où des journalistes montrent des situations qui peuvent poser problème. Je les ai vus et j'ai constaté que le système fonctionne. Grâce à la couleur jaune vif des vélos, chaque fois que quelqu'un en retire un au moment où arrive une voiture, celle-ci a encore le temps de s'arrêter. Le but de ces films était de montrer les risques encourus par les personnes qui ne font pas attention aux voitures qui arrivent. Or, je constate que la visibilité des vélos permet aux voitures de s'arrêter à temps, sans mettre en danger les utilisateurs.

L'implantation des stations est déterminée dans le respect de la densité du maillage, de la visibilité des stations, qu'elles soient ou non publicitaires, et de la cohérence du réseau, autant de facteurs clés pour le succès du système.

Retirer les vélos côté trottoir peut être un problème lors de l'arrivée d'un cycliste qui veut déposer son vélo à une station, car ce dernier risque de se retrouver bloqué sur la voirie, ne pouvant pas accéder facilement à la station. La personne qui retire un vélo doit d'abord accomplir un certain nombre d'actes, ce qui lui donne aussi plus de temps pour contrôler la voirie. Celui qui arrive avec son vélo, par contre, s'arrête immédiatement parce qu'il veut se garer. Il n'a peut-être pas regardé derrière lui pour vérifier s'il y avait une voiture. Il est donc important qu'il soit plus facile de garer un vélo que d'en retirer un. S'il faut faire le tour, ce sera plus dangereux qu'aujourd'hui.

En outre, l'implantation des stations Villo ne peut se faire au détriment des autres usagers de l'espace public. Les trottoirs sont loin d'être toujours assez larges pour y planter des stations sans gêner

significativement les usagers et les piétons. Dans certains cas, c'est possible, mais dans d'autres, le trottoir n'est pas assez large.

À l'issue de la phase 1, il est prévu de procéder à une étude, afin que certaines stations soient agrandies en fonction de la demande de vélos constatée. À l'occasion de cette étude, la Région analysera les aménagements qui pourraient être effectués aux stations ou autour de certaines d'entre elles afin d'améliorer encore plus la sécurité des utilisateurs du système.

Voici maintenant quelques éléments de réponse aux interrogations concernant les lecteurs de cartes aux stations.

Les lecteurs de cartes bancaires ont un coût d'investissement et de fonctionnement relativement élevé. L'expérience montre que, dans certaines zones, ces lecteurs sont très peu utilisés.

Afin de limiter les coûts du système Villo et de ce fait diminuer la publicité et le coût de l'abonnement pour les utilisateurs, il a été décidé, au moment de la convention, de n'équiper que 75% des stations de lecteurs de cartes bancaires. Cela signifie quand même que la majorité des stations en sont pourvues.

Le choix des stations équipées a été opéré en fonction de la qualité de leur emplacement et du trafic envisagé. Les zones touristiques et les zones centrales ont été privilégiées.

C'est en effet à ces endroits que se concentrent les utilisateurs occasionnels. Il pourrait être possible d'intervertir les stations équipées ou non de lecteurs de cartes bancaires si un besoin très important pouvait être ressenti à une station donnée. Mais actuellement ce n'est pas prévu.

Par ailleurs, il est utile aussi de noter que la très grande majorité des utilisateurs de Villo sont des abonnés de longue durée. Le nombre d'usagers ayant des cartes de courte durée est minoritaire.

Pour répondre à la question du stationnement, à ce jour, l'Agence de stationnement n'est pas encore opérationnelle. On ne peut donc pas encore avoir de lien entre les deux.

La décision des emplacements des stations est le

fruit d'une concertation entre communes, JCDecaux et la Région. C'est à cette dernière de garantir la cohérence avec la politique de stationnement, car les deux matières ressortissent à la Région. Si l'on développe une politique de stationnement avec l'Agence de stationnement, on le fera aussi pour les vélos. Cela me semble logique qu'elle soit impliquée d'une manière ou d'une autre. C'est la Région qui gère les deux aspects et qui doit donc s'organiser pour assurer leur cohérence.

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans). - *Gevaarlijk gedrag wordt vaak veroorzaakt door verstrooidheid. De overheid moet gevaarlijke situaties niet in de hand werken, want dan kan ze verantwoordelijk worden gesteld voor de gevolgen. Bovendien staat ze in voor het welzijn van de gebruikers. In de toekomst moet de veiligheid van nieuwe standplaatsen nog grondiger worden onderzocht.*

Het is goed dat de fiets meer plaats krijgt in de stad, ook als dat ten koste gaat van de auto. Een totaalvisie op de herinrichting van de openbare weg is een noodzaak voor de mobiliteit, maar ook voor de veiligheid en de stedenbouw. We moeten misschien wat meer durf tonen.

M. le président.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- On sait bien que les comportements dangereux sont parfois le fait de personnes un peu distraites. Le pouvoir public ne doit pas induire des situations dangereuses. Il faut être particulièrement attentif, non seulement au bien-être des usagers, mais aussi du point de vue de la responsabilité du pouvoir public qui serait amené un jour à répondre de ses actes.

Pour l'avenir, je pense sincèrement qu'il faudrait renforcer l'examen des aspects de sécurité pour chacun des dispositifs à installer. Ils seront amenés à se développer, c'est une bonne chose.

À titre personnel et au nom de mon groupe également, je ne suis pas opposé à ce que l'on occupe davantage de places sur la voirie, même s'il faut réduire la pression automobile. Si je prends le cas de l'avenue Charles Quint dans ma commune, qu'est-ce qui empêche à un certain moment de sacrifier davantage de places initialement dévolues à la voiture pour permettre au vélo de disposer de l'espace qu'il lui faut sur un axe important ? Dans ce cas particulier, il y avait aussi la concurrence du bus De Lijn qui voulait utiliser sa bande propre dans la Région.

Adopter une vision plus large pour repenser la voirie est nécessaire en termes de mobilité, mais aussi sur les plans urbanistique et de la sécurité. Dans la suite des opérations, nous devrions peut-être nous montrer plus audacieux.

- *De incidenten zijn gesloten.*

- *Les incidents sont clos.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pivin.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de kwalificatie van de gemeentebeambten voor controle inzake gedepenaliseerd parkeren".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Net voor de val van de federale overheid in 2010 werd er nog gewerkt aan een aantal aanpassingen aan de Wegcode.

De Wegcode somt de personen op die bevoegd zijn om politieel toezicht te houden op het wegverkeer. Die personen mogen onregelmatig geparkeerde voertuigen laten verwijderen als de bestuurder afwezig is of weigert om zijn voertuig te verplaatsen.

In Brussel worden voor parkeerovertredingen steeds meer administratieve boetes uitgedeeld door gemeenteambtenaren. De wettelijke basis zou evenwel voor discussie zorgen. De herziening van de Wegcode moet een einde maken aan de rechtsonzekerheid door de lijst van bevoegde personen voor de controle op het gedepenaliseerd parkeren uit te breiden tot de gemeenteambtenaren. Ook tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid was voorgesteld om hinderlijke, maar ongevaarlijke parkeerovertredingen onder het toezicht van de gemeenten te brengen.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pivin.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la qualification des agents communaux pour le contrôle du stationnement dépénalisé".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à la question orale.

La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- Peu de temps avant la chute du gouvernement fédéral en 2010, un arrêté royal était en passe d'être signé concernant des modifications à apporter au Code de la route, c'est-à-dire à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Cet arrêté énumère, en son article 3, les agents qualifiés pour exécuter des lois relatives à la police de la circulation routière. Ces agents sont compétents pour sanctionner et pourvoir d'office au déplacement d'un véhicule en stationnement irrégulier dans le cas d'un refus de son conducteur de le déplacer ou en l'absence dudit conducteur.

Vous savez que la situation de fait sur le territoire bruxellois voit de plus en plus d'agents communaux délivrer des amendes administratives dans le cadre d'un stationnement irrégulier d'un véhicule, ceci sur une base légale apparemment sujette à discussion. La réforme fédérale du Code de la route envisageait à juste titre d'élargir cette liste d'agents qualifiés aux agents communaux, pour contrôler le stationnement dépénalisé.

Lors des États généraux de la sécurité routière, des

Het is belangrijk dat de feitelijke situatie snel bij wet wordt bekraftigd. Momenteel moeten de gemeenteambtenaren een beroep doen op de politiediensten als er een voertuig moet worden verplaatst.

Wildparkeren is een ernstig probleem in Brussel, niet alleen voor de inwoners, die niet langer toegang hebben tot hun garage of atelier, maar ook voor de doorstroming van het verkeer. De gemeenteambtenaren zouden dankzij hun nabijheid en terreinkennis sneller en doeltreffender kunnen optreden, wat iedereen in het gewest ten goede zou komen.

Hebt u contact met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit over de geplande wijziging van de Wegcode?

Klopt het dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aanbeveelt om de controle op het fout parkeren volledig over te dragen aan de gemeenten? Wat vindt u?

Welke initiatieven zult u nemen met het oog op een wettelijk kader?

propositions avaient par ailleurs été faites en vue de transférer aux communes le suivi complet des infractions en matière de stationnement gênant non dangereux. Il me paraît cependant essentiel de rappeler que cette situation de fait, qui tend à se généraliser, consistant à voir des agents communaux délivrer des amendes administratives pour un stationnement irrégulier, devrait voir sa base légale consolidée. Actuellement, ces agents communaux sont dans l'obligation de faire appel aux services de police si la nécessité s'impose de déplacer un véhicule, et pas uniquement de verbaliser son stationnement irrégulier.

Il semble nécessaire de créer la base légale qui reconnaît aux agents communaux cette compétence de délivrance d'amendes administratives, mais aussi de leur conférer une compétence complète qui leur permette de faire réaliser d'initiative l'enlèvement du véhicule stationné de façon irrégulière.

Vous ne me contredirez certainement pas lorsque je dis que le stationnement irrégulier est un point noir de notre mobilité bruxelloise, autant pour la tranquillité des habitants (je pense aux accès de propriété, de garage et d'entrepôts professionnels) que pour la fluidité même de la circulation dans les rues et artères bruxelloises. Dans ce cadre, il est certain que la proximité et la connaissance de terrain des agents communaux pourraient contribuer à garantir une meilleure efficacité et une meilleure rapidité, et donc des résultats tangibles pour tous sur le territoire régional.

Je sais que la modification du Code de la route est de compétence fédérale et que le gouvernement fédéral est en affaires courantes, mais je tiens à attirer votre attention sur ce problème quotidien, et je souhaite vous entendre précisément sur le sujet. C'est un problème qui, sinon, ne peut que se développer, en allant à l'encontre de tout ce qui a été dit et envisagé à l'occasion des États généraux bruxellois.

Avez-vous eu des contacts avec le secrétaire d'État fédéral chargé de la Mobilité dans le cadre des modifications au Code de la route prévues dans ce domaine ?

Est-il exact que les États généraux de la sécurité routière recommandent au gouvernement bruxellois de transférer totalement cette compétence de contrôle et de sanction du stationnement irrégulier

De voorzitter.- Uw laatste vraag was afgevoerd door het Uitgebreid Bureau.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Dan trek ik ze in.*

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het fout parkeren is inderdaad een fundamentele kwestie voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit in het algemeen.*

Sinds het begin van de procedure voor de vereenvoudiging van de Wegcode, dringt het gewest erop aan om ook de gemeentelijke en gewestelijke ambtenaren de bevoegdheid te geven om het fout parkeren te controleren en te bestraffen.

De bedoeling is dat één instantie optreedt, zonder dat de federale en lokale politie hun bevoegdheid verliezen.

Bevoegde ambtenaren kunnen wagens laten wegslepen. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid vindt dit een goede maatregel, omdat fout parkeren veel ongevallen veroorzaakt.

Op 3 mei 2011 komt de Staten-Generaal bijeen en zal ik mijn actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 voorstellen. Dat omvat een pleidooi gericht aan de federale overheid.

Bij de voorbereiding hiervan heb ik een consensus bereikt met alle betrokkenen, ook de gemeenten. Dit is dus een van de maatregelen die we zullen vragen.

De Staten-Generaal zullen de federale overheid ook vragen om de vereenvoudigde Wegcode te publiceren.

aux communes ? Si c'est exact, y êtes-vous personnellement favorable ?

Enfin, quelles sont les initiatives que vous comptez entreprendre pour assurer une base légale efficace à cette mission de contrôle et de sanction de stationnement irrégulier par les agents communaux ?

M. le président.- M. Pivin, votre dernière question avait été supprimée par le Bureau élargi.

M. Philippe Pivin.- Alors je la retire.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Vous avez raison. La question du stationnement illicite constitue un enjeu fondamental en matière de sécurité routière ainsi qu'au niveau de la mise en œuvre de la politique de stationnement et de mobilité en général.

Depuis le début de la procédure de révision du Code de la route afin d'en simplifier le texte, la Région, membre de la Commission fédérale de la sécurité routière, a demandé avec insistance que les agents communaux et régionaux puissent être ajoutés à la liste des agents qualifiés de l'article 3 du Code de la route, pour les articles relatifs au stationnement (articles 24 à 27).

L'objectif est de n'avoir qu'un intervenant sur le terrain qui gère toute la problématique du stationnement, les polices fédérale et locale restant également compétentes.

L'agent qualifié pourra ordonner l'enlèvement des véhicules. Les États généraux régionaux de la sécurité routière vont proposer cette mesure, car, en créant un manque de visibilité, le stationnement dangereux reste une cause d'accident, surtout pour les piétons.

Les États généraux de la sécurité routière sont fixés au 3 mai prochain. Lors de ces États généraux, je présenterai mon plan d'action Sécurité routière 2011-2020. Ce plan comprend un plaidoyer à adresser au fédéral.

Dans la préparation que j'ai menée pour ces États

Ik stel voor dat u deze vraag na 3 mei opnieuw stelt.

généraux, nous avons pu trouver un consensus impliquant tous les acteurs concernés par les enjeux de sécurité routière, dont les communes. Cette mesure fera donc partie de la liste des demandes au fédéral.

Les États généraux vont également demander au fédéral la publication du Code de la route simplifié, qui comprend cette modification dans son projet.

Je vous propose de revenir avec cette question après la tenue des États généraux de la sécurité routière le 3 mai prochain, auxquels j'invite d'ailleurs tous les membres de cette commission à participer.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik ben blij dat u de maatregel zult voorstellen.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- Je me réjouis que cette mesure soit proposée. Merci pour cette réponse.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellations.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

betreffende "de vaststellingen inzake het fietsgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les constats en termes de pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de planning van de aanleg van de rijbaan voor gescheiden fietspaden en andere fietsinfrastructuur".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het aantal aangelegde kilometers fietspad".

De voorzitter.- De commissie heeft beslist om de interpellaties van mevrouw Annemie Maes en de heer Jef Van Damme toe te voegen aan de interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren.

Minister Brigitte Grouwels zal de interpellaties beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Mijn vraag was oorspronkelijk gericht aan staatssecretaris De Lille, maar werd nadien aan minister Grouwels gericht.*

Het Fietsobservatorium stelde vast dat het aantal verplaatsingen per fiets met 10% is toegenomen. ECOLO vindt dat natuurlijk geweldig. Helaas zijn verplaatsingen per fiets nog altijd maar goed voor 3 tot 4% van alle verplaatsingen in het Brussels Gewest.

Volgens het Iris 2-plan moet dat tegen 2020 niet minder dan 20% worden. Er is dus nog werk aan de winkel.

Als de regering wil dat de mensen meer fietsen, dan zal ze voor fietspaden moeten zorgen.

Hoeveel gewestelijke fietsroutes werden er al

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la planification de l'aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée et d'autres infrastructures vélo".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "le nombre de kilomètres de pistes cyclables réalisés".

M. le président.- La commission a décidé de joindre les interpellations de Mme Annemie Maes et de M. Jef Van Damme à l'interpellation de M. Arnaud Pinxteren.

La ministre Brigitte Grouwels répondra aux interpellations.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Ma question s'adressait initialement à M. De Lille, avant d'être réorientée à votre attention. Il est vrai que la question de la part modale du vélo et de la simulation de cette part modale comporte des éléments et des volets qui dépassent largement le cadre de la réalisation de pistes cyclables.

L'Observatoire du vélo a constaté récemment une augmentation de 12% des déplacements à vélo pour l'année 2010. Cette nouvelle réjouit bien entendu l'ensemble du groupe ECOLO. Cependant, la part modale du vélo ne représente encore globalement que 3 à 4% en Région bruxelloise.

Sachant que l'objectif du Plan Iris 2 est d'atteindre une part modale de 20% à l'horizon 2020, le chemin à parcourir est encore long et, malgré les années qui passent, la progression reste modeste.

gerealiseerd? Hoe staat het met de planning van de werken? Is er in 2011 nieuwe fietsinfrastructuur gepland?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar interpellatie.

Mevrouw Annemie Maes.- De Brusselse regering trekt voor het eerst sinds jaren een enorm bedrag uit voor de fiets. In de begroting 2011 staat 11 miljoen euro ingeschreven. Dit is een veelvoud van wat tijdens de vorige regeerperiode door uw voorganger werd besteed, namelijk slechts 2 miljoen euro. Dat is een goede start, maar het mag gerust wat meer zijn. Andere steden die de kaart van de fiets hebben getrokken, tonen zich immers nog ambitieuzer.

In het regeerakkoord en het Iris 2-plan engageert de regering zich om de fiets een prominente plaats te geven in het gewestelijk beleid en om te streven naar een kritische fietsmassa. Dit wil de regering verwezenlijken door tal van fietsvriendelijke maatregelen en door de toepassing van het STOP-principe bij elke nieuwe heraanleg van de openbare ruimte. Dit is een enorme vooruitgang na jaren van aankondigingsbeleid zonder voldoende financiële middelen.

Volgens ramingen wordt de fiets gebruikt voor amper 3 à 4% van alle Brusselse verplaatsingen, terwijl het Iris 2-plan ambitieus is en streeft naar een marktaandeel van 20% tegen 2020.

De wil is er en er zijn voldoende middelen begroot. De Fietsersbond stelt echter vast dat er geen schot in de zaak komt. Ze wijst erop dat de uitwerking van een goed fietsbeleid vertraging oplegt: "De realisatie van de gewestelijke fietsroutes, veilige fietsinfrastructuur, de vermindering van het auto-gebruik en de effectieve snelheid, de strijd tegen fietsendiefstal, het stimuleren van de intermodaliteit en het aanbieden van voldoende fiets-

On sait que pour favoriser la pratique du vélo, la question des infrastructures est essentielle.

Dans quelle proportion les itinéraires cyclables régionaux ont-ils déjà été réalisés ? Quel est l'agenda des travaux du réseau régional et la date prévue pour leur achèvement ? Des aménagements spécifiquement dédiés aux vélos sont-ils prévus en 2011 ?

Je serai bien entendu ravi de vous entendre sur toutes les autres initiatives que vous auriez prises en termes de travaux publics et d'aménagement de voiries pour favoriser la pratique du vélo.

M. le président.- La parole est à Mme Maes pour son interpellation.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Le gouvernement bruxellois actuel a inscrit au budget 2011 un montant de onze millions d'euros pour le vélo, une somme certes considérable par rapport aux législatures précédentes, mais qui reste toutefois bien en-deçà de l'ambition affichée par d'autres villes dans ce domaine.

Le gouvernement s'engage, à travers l'accord de gouvernement et le Plan Iris 2, à accorder une place prééminente au vélo dans sa politique, par le biais de toute une série de mesures en faveur des cyclistes et l'application du principe STOP dans chaque nouvel aménagement de l'espace public.

Le Plan Iris 2 a pour ambition de faire passer les déplacements à vélo des 3 à 4% actuels à 20% d'ici 2020.

Toutes les mesures sont en place pour stimuler l'utilisation du vélo, mais le Fietsersbond constate que leur mise en œuvre prend du retard.

Quel est le calendrier de réalisation des mesures en faveur des cyclistes énumérées par le Fietsersbond (itinéraires cyclables régionaux, infrastructures vélo, lutte contre le vol, intermodalité, éducation) ? Quels sont les gros dossiers en cours ? Quels sont ceux qui progressent et ceux qui patinent ?

Êtes-vous confrontés à des communes qui refusent d'aménager des infrastructures vélo ? Quelles sont les raisons invoquées par celles-ci ?

Quel est le délai moyen entre la décision

educatie: al deze maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren zijn gebruiksbaar, maar de uitvoering komt moeilijk tot stand."

Kunt u een tijdschema geven voor de realisatie van de fietsvriendelijke maatregelen die de Fietsersbond opsomt (gewestelijke fietsroutes, fietsinfrastructuur, strijd tegen diefstal, intermodaliteit, educatie)? Aan welke grote programma's wordt er gewerkt? Waar gaat het vooruit en welke dossiers zitten vast?

Ondervindt u problemen met gemeenten die bepaalde fietsinfrastructuur weigeren? Welke redenen geven zij hiervoor? Die vraag is belangrijk omdat ik goed besef dat het gewest de medewerking van alle partners nodig heeft.

Hoeveel tijd moet men gemiddeld rekenen tussen de beslissing om een fietspad aan te leggen en de daadwerkelijke realisatie ervan?

Hoeveel van de rijbaan gescheiden fietspaden werden er aangelegd tussen juni 2005 en mei 2009? Hoeveel waren er dat tussen juni 2009 en nu? Hoeveel zullen er worden gerealiseerd in 2011, 2012 en 2013? Ik heb het hierbij niet over fietspaden die enkel met een markering op de rijweg worden aangeduid.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jef Van Damme.- Ik vind de uitleggingen van mevrouw Maes nogal grappig. Eerst zegt ze dat er eindelijk een einde komt aan het aankondigingsbeleid. Vervolgens beweert ze dat de Fietsersbond terecht opmerkt dat er nog niets is gerealiseerd, of met andere woorden, dat het beleid zich beperkt tot aankondigingen. Mevrouw Maes, u spreekt zichzelf tegen.

De voorzitter.- Mijnheer Van Damme, gelieve minister Grouwels te interpelleren en niet mevrouw Maes.

De heer Jef Van Damme.- Ik wil enkel de harde cijfers horen. Hoeveel kilometer fietspad is er sinds het begin van deze regeerperiode aangelegd? Kunt u daarbij een onderscheid maken tussen van de rijweg gescheiden fietspaden en fietspaden waarvoor er enkel een markering op de weg is

d'aménager une piste cyclable et la réalisation effective de celle-ci ? Combien de pistes cyclables séparées de la chaussée ont-elles été aménagées entre juin 2005 et mai 2009 ? Combien entre juin 2009 et aujourd'hui ? Combien de vraies pistes cyclables seront-elles réalisées en 2011, 2012 et 2013 ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Les arguments de Mme Maes sont contradictoires. Elle estime d'abord que la politique des effets d'annonce est terminée, mais déplore ensuite que rien n'a été réalisé et que la politique du gouvernement se résume à des effets d'annonce.*

M. le président.- Je vous prie d'interpeller la ministre et non Mme Maes.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je tiens seulement à entendre les chiffres. Combien de kilomètres de pistes cyclables ont-ils été réalisés depuis le début de la législature ? Pouvez-vous établir une distinction entre les pistes cyclables en site propre et celles identifiées par un marquage*

aangebracht? Welk percentage van de voor 2010 begrote middelen werd werkelijk benut? De werkelijk gerealiseerde fietspaden zijn van tel, niet de aangekondigde.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Volgens het Fietsobservatorium is het aantal verplaatsingen met de fiets in een jaar tijd met 12% toegenomen. Die bijzonder positieve evolutie wijst op een gedragwijziging bij de Brusselaars. Ik ben dan ook verbaasd dat sommige fietsverenigingen aan de alarmbel hebben getrokken bij de publicatie van die cijfers. Volgens hen volstaat die stijging niet om de doelstelling van 20% van het Iris 2-plan te halen.*

De komende jaren zijn er aanzienlijke bedragen uitgetrokken voor het voltooien van de gewestelijke fietsroutes en het aanleggen van meer fietspaden in het gewest. Die investeringen zullen voor een sterker stijging zorgen, aangezien zij andere inwoners ertoe zullen aanzetten om over te stappen op de fiets.

Een toenemend aantal automobilisten neemt het openbaar vervoer omdat het steeds moeilijker wordt om zich met de wagen te verplaatsen, met name tijdens de spitsuren. De mentaliteit is aan het wijzigen.

Dit jaar zal een kwart van de middelen voor infrastructuur worden besteed aan werken ten bate van de fietsers. Dat is een stijging met meer dan 45%.

Ik hoop dat het niet om loze beloften gaat.

De regering heeft reeds heel wat inspanningen gedaan om de openbare ruimte in te richten ten gunste van de fietsers. Jammer genoeg duurt het soms lang voor bepaalde projecten tot stand komen. Zo zijn een aantal gewestelijke fietsroutes nog altijd niet voltooid.

De bevoegdheidsversnippering inzake mobiliteit

sur la route ? Quel pourcentage du budget 2010 a-t-il été utilisé ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Le groupe cdH a aussi découvert l'étude et les recommandations de l'Observatoire du vélo, qui constate une augmentation de 12% des déplacements à vélo en un an.

Je serai plus positive car je trouve que 12%, c'est déjà un fameux progrès. En effet, tous les jours, je constate que nous sommes de plus en plus nombreux sur les routes en tant que cyclistes.

J'incite la ministre à anticiper sur le futur aux endroits où l'on relève déjà des pistes encombrées, comme celle de la rue de la Loi ou d'autres lieux où il est parfois difficile de circuler en tant que cycliste en raison du nombre de vélos.

Cette évolution est vraiment une bonne nouvelle car elle démontre un changement significatif chez les Bruxellois.

Je suis un peu étonnée des réactions de certaines associations de cyclistes qui ont tiré la sonnette d'alarme à la publication de ces chiffres. Cette augmentation, si elle reste identique ces dix dernières années et sans doute probablement ces dix prochaines années, ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs d'Iris 2 qui prévoit un seuil de 20%. Mais au vu des lignes de budget pour terminer les itinéraires cyclables régionaux (ICR) et aménager davantage les pistes cyclables dans notre Région ces prochaines années, nous pouvons tabler sur une augmentation plus importante et plus rapide, puisque ces investissements auront certainement un effet d'attraction sur d'autres citoyens qui décideront d'opérer ce transfert modal vers le vélo.

On le voit déjà actuellement, beaucoup d'automobilistes, qu'ils soient de la périphérie ou de

tussen de gemeenten en het gewest, maakt de zaken er niet eenvoudiger op.

Wat denkt u van de kritiek van sommige fietsersverenigingen?

Wij moeten niet alleen meer fietspaden aanleggen, maar ook het fietsgebruik blijven aanmoedigen. Welke accenten zult u daarbij leggen?

Wat is de impact van die maatregelen op de bevolking? Bereikt u alle leeftijdscategorieën en sociaaleconomische groepen? Wat moet er nog gebeuren?

Bruxelles, prennent de plus en plus les transports en commun (métro et autres) parce qu'ils se rendent compte que c'est de plus en plus difficile de circuler, surtout aux heures de pointe. Il y a donc véritablement un changement dans la population, quels que soient les âges.

C'est aussi étonnant d'entendre dans cette même réaction dans la presse que le gouvernement ne se donne pas les moyens de sa politique, surtout quand on sait que, cette année-ci, un quart des budgets d'investissements en infrastructure sera consacré aux aménagements cyclables, avec un budget qui a augmenté de plus de 45%.

J'espère que cela ne correspond pas uniquement à des intentions budgétaires, mais bien à des réalisations.

Bien que l'on puisse toujours faire mieux, le gouvernement a déjà fourni un effort considérable pour le réaménagement de l'espace public en faveur des cyclistes, même si certaines pistes cyclables sont aujourd'hui encore défectueuses. Ces investissements ne se réalisent pas toujours en un coup de baguette magique, ainsi, comme mes collègues, je déplore le temps nécessaire pour leur réalisation. Certains ICR ne sont d'ailleurs toujours pas achevés.

La répartition des compétences en matière de mobilité entre les communes et la Région ne facilite pas toujours les choses. Nous espérons que les choses évolueront dans un futur proche vers plus de simplicité et plus d'efficacité en ce qui concerne les compétences entre les communes et les Régions.

Que pensez-vous des critiques émises par certaines associations ?

Outre les aménagements des pistes cyclables, un travail d'incitation et de promotion à l'usage du vélo doit être poursuivi et accentué. Pouvez-vous nous rappeler quels sont les accents que vous prévoyez dans ce domaine ?

Comment évaluez-vous l'impact de ces actions au niveau de la population ? Toutes les tranches d'âges, et les différentes catégories socio-économiques ont-elles été atteintes ? Que reste-t-il à faire ?

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Hoe zit het met het fietsparkeerplan? Moeten wij daarop wachten tot het gewestelijk parkeerplan is goedgekeurd?*

Dat laatste zal nog een tijdje duren. De goedkeuring van het ontwerp van gewestelijk parkeerplan is gepland voor juli, na een openbaar onderzoek van 60 dagen en de raadpleging van Mobiel Brussel, de MIVB, Leefmilieu Brussel en de gemeenten. Daarna beschikt de regering nog over acht maanden om het definitief plan en de uitvoeringsbesluiten op te stellen.

Artikel 29 van de ordonnantie betreffende de oprichting van het Gewestelijk Parkeeragentschap bepaalt dat het agentschap alle informatie moet verzamelen die nuttig is voor de opmaak van het gewestelijk parkeerplan. Moet die databank ook nuttige informatie bevatten voor de opmaak van het Fietsplan? Zullen in die databank ook gegevens worden opgenomen die afkomstig zijn van privé-organisaties? Pro Velo maakt bijvoorbeeld elk jaar een verslag aan de regering over, dat een hoofdstuk over de fietsparkingen bevat.

Het Gewestelijk Parkeeragentschap is belast met het beheer en de ontwikkeling van de fietsparkingen. Op welke manier zal het agentschap samenwerken met de MIVB en de NMBS voor de fietsstallingen aan de metro- en treinstations? Zal de NMBS haar fietspuntbeleid voortaan aan het agentschap meedelen?

Hoe verloopt de samenwerking met het Vlaams Gewest met betrekking tot het fiets-GEN? De uitwisseling van goede praktijken is interessant, maar volstaat niet. Er moet een diepgaande analyse worden uitgevoerd die zich niet beperkt tot een opsomming en een vergelijking van het aantal fietsers per stad. Er moet worden onderzocht waarom er in soortgelijke projecten een bepaald resultaat werd gehaald en op welke manier die methodes in Brussel kunnen worden toegepast. Een dergelijke benadering moet bovendien op een langetermijnvisie steunen.

Over welke analyses beschikt uw administratie momenteel?

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'aimerais insister sur la question qui concerne le Plan de stationnement pour les vélos. Étant donné qu'il fait partie du Plan de stationnement régional, je voudrais vous demander s'il va dépendre intégralement du calendrier d'élaboration et des modalités d'adoption et de mise en œuvre de ce dernier.

Si tel est le cas, cela voudrait dire que le Plan de stationnement pour les vélos attendra l'adoption, prévue vers le mois de juillet, du projet de Plan de stationnement régional, après les soixante jours d'enquête publique et la réception des avis de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de Bruxelles Environnement et des conseils communaux, auxquels se rajoutera le délai de huit mois durant lequel le gouvernement fixera définitivement le plan en établissant les arrêtés d'exécution.

Je vous pose également la question des données utilisées pour constituer le Plan vélo. L'article 29 de l'ordonnance instituant l'Agence régionale de stationnement évoque le fait que l'Agence est chargée de la création et de la mise à jours d'une banque de données contenant les informations utiles à l'élaboration du Plan régional de stationnement. J'en conclu logiquement que cette base de données est censée également contenir des informations utiles à l'élaboration du Plan vélo.

Est-ce le cas ? Dans quelle mesure cette base de données pourrait-elle intégrer des données récoltées par des acteurs non-gouvernementaux ? Je pense par exemple à l'asbl Pro Vélo qui remet chaque année au gouvernement un rapport d'analyse qui porte notamment sur les stationnements vélo.

Ma troisième question porte sur le stationnement de vélos et l'intermodalité. Étant donné que l'Agence régionale de stationnement aura pour mission de gérer et de développer les équipements (arceaux, casiers et autres), qu'est-il prévu comme collaboration entre l'Agence de stationnement et la STIB pour la politique des stationnement aux portes des stations de métro ?

Qu'est-il également prévu comme collaboration structurelle entre l'Agence régionale de stationnement et la SNCB pour la politique de stationnement aux portes des gares ? La politique

des points vélos sera-t-elle désormais transmise à l'Agence régionale de stationnement ?

Ma dernière question porte sur la collaboration avec la Région flamande concernant le RER vélo. Les visites et échanges de bonnes pratiques sont évidemment très intéressantes, mais elle ne suffisent pas. Il est nécessaire de se baser sur des analyses de cas ou des expériences de collaboration avec d'autres acteurs régionaux ou municipaux belges et européens.

J'entends par "analyse de cas" plus qu'un rapport répertoriant et comparant le nombre de cyclistes d'une ville à une autre. Je parle ici d'un tableau de bord qui permettrait de comprendre ce qui permet à des cas comparable d'arriver à tel ou tel résultat et comment transposer certaines méthodes à la gestion de notre politique relative au déplacement en vélo. Une telle approche nécessite non pas un questionnement à court terme, mais une véritable étude de fond, qui demande plus de temps tout en se fixant des objectifs concrets d'adaptation de nos méthodes.

Actuellement, qu'existe-t-il en la matière au sein de votre administration ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les questions du Fietsersbond n'ont pas trait qu'aux mesures infrastructurelles qui relèvent de mes compétences, mais se rapportent également aux aspects d'éducation, de promotion et de sécurité. C'est vrai qu'en matière de vélos dans notre Région, on a encore besoin de beaucoup de promotion, de formation et d'éducation pour changer les mentalités.

En ce qui concerne la sécurité, on peut aussi sensibiliser les personnes à la sécurité en bicyclette par des programmes de formation, mais cela relève de la compétence du secrétaire d'État, M. De Lille, qui communiquera prochainement sur ses intentions en matière d'éducation et de promotion.

En ce qui me concerne, les infrastructures et les signalisations ont aussi leur importance. Notre objectif est d'amener d'autres publics au vélo : les familles, les femmes, etc. Je précise cela, car c'est un critère qui est reconnu dans toutes les villes où

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De vragen van de Fietsersbond gingen niet enkel over fietsinfrastructuur, maar ook over educatie, promotie en veiligheid. Er is nog veel werk aan de winkel op dat gebied.*

Het is mogelijk om opleidingen te organiseren om mensen veiliger te leren fietsen, maar dat valt eerder onder de bevoegdheid van staatssecretaris De Lille.

Infrastructuur en bewegwijzering zijn uiteraard ook belangrijk. Ik wil meer mensen op de fiets krijgen. We moeten daarbij bijvoorbeeld ook aan vrouwen en gezinnen denken.

Als we mensen van alle leeftijden willen stimuleren om te fietsen, hebben we een aangepaste fietsinfrastructuur nodig. Ik geef er duidelijk de voorkeur aan om waar mogelijk van de rijweg afgescheiden fietspaden aan te leggen. Waar dat niet kan, moet de snelheid van het autoverkeer

worden afgereemd.

Het zou nuttig zijn om later nog aandacht te besteden aan de smalle straten.

Voor de gewestelijke fietsroutes (GFR) proberen we de vooropgestelde planning te volgen. In het regeerakkoord staat dat de GFR's tegen het einde van deze regeerperiode klaar moeten zijn.

Het plan dateert van 2002 en behelst 250 km fietsroutes. Bij het begin van deze regeerperiode was er ongeveer 78 km afgewerkt. Sindsdien hebben we nog 12 km voltooid. Er moet dus nog 160 km worden afgewerkt.

Ik heb een tabel met een overzicht opgesteld.

(verder in het Nederlands)

Wat de fietsinfrastructuur op de gewestwegen betreft, werd een aantal assen uitgekozen waar er prioritair werken zullen worden uitgevoerd. Zo zijn er op de Mettewielaan en de Gentsesteenweg werken bezig. Dat is ook het geval op de Gemeenschappenlaan tussen de E40 en de Leuvensesteenweg. Op de Van Kalkenlaan en Paepsemelaan zal worden gewerkt vanaf april 2011. Op de Havenlaan zal een werf van start gaan in augustus 2011, rond het Jubelpark en op de Woestelaan deze herfst. Op de Britse Tweedelegerlaan is de aanvraag voor de bouwvergunning ingediend en zodra we die ontvangen, zullen de werken ook daar beginnen.

Op de volgende verkeersassen zijn de komende jaren werken gepland waarvoor nog geen bouwvergunning werd verkregen - het gaat dus om werken vanaf 2012. Op de Kleine Ring tussen de Ninoofsepoort en het Munthof is er een beperkte heraanleg gepland. Er zal ook worden gewerkt op de Generaal Jacqueslaan tussen de De Bécolaan en het Sterreplein, op de Kleine Ring tussen Sainctelette en de Schaarbeeksepoort, op de Stationsstraat, de Winston Churchilllaan en de Tentoonstellingslaan. Daarnaast zijn er werven gepland op een aantal niet-vermelde gewestwegen in het kader van de gewestelijke fietsroutes.

Het grootste probleem is op dit moment het personeelsgebrek bij Mobiel Brussel, zowel voor de uitvoering, het onderhoud als het onderzoek van de infrastructuur. Een groot aantal personeelsleden

la bicyclette est très utilisée, où l'on tente de mettre en place des infrastructures à la mesure et à la sensibilité des femmes.

Si on veut parvenir à faire de Bruxelles une ville-région où tous les âges recourent au vélo, on doit aussi créer des infrastructures convenables. Mes préférences vont clairement à des pistes cyclables séparées là où c'est possible. Là où ce n'est pas le cas, par exemple parce que les rues sont plus étroites, il faut diminuer la vitesse du trafic automobile, pour que la bicyclette s'harmonise mieux avec ce dernier et favoriser un plus grand sentiment de sécurité.

Ces considérations générales à propos de l'étroitesse de certaines rues bruxelloises mériteraient d'être développées ultérieurement.

En ce qui concerne les itinéraires cyclables régionaux (ICR), nous respecterons le calendrier prévu dans ce document, que je transmets au compte rendu.

Dans l'accord gouvernemental, il est prévu que nous finalisions les ICR au cours de cette législature.

Ce plan a été réalisé en 2002 et présente 250 km d'itinéraires en Région de Bruxelles-Capitale. Quand cette législature a commencé, à peu près 78 km étaient terminés. On a déjà achevé, depuis le début de cette législature, 12 km supplémentaires. Il reste donc 160 km à réaliser, mais qui comprennent des degrés de difficulté variables : certains consistent en des pistes cyclables, d'autres en des itinéraires, etc.

Ce tableau le montre. La finalisation des travaux y est représentée en vert, le jaune concerne les travaux en cours. Mais je ne m'attarderai pas ici sur le tableau, afin de pouvoir répondre aux différentes questions du jour.

(poursuivant en néerlandais)

En ce qui concerne les infrastructures cyclables sur les voiries régionales, les chantiers suivants sont prévus ou sont en cours : boulevard Mettewie et chaussée de Gand, avenue des Communautés entre l'E40 et la chaussée de Louvain, avenue Van Kalken et boulevard Paepsem (à partir d'avril 2011), avenue du Port (à partir d'août 2011), parc

gaat met pensioen of vertrekt, en niet iedereen wordt vervangen. De fietscel die verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur, verloor op twee jaar tijd vier mensen, terwijl het budget werd verdubbeld. Er is dus een inhaalbeweging nodig. Ik ben daarover in bespreking met mijn collega verantwoordelijk voor Ambtenarenzaken, maar natuurlijk moet dat ook met de hele regering besproken worden.

Verder is het onvoorspelbaar hoe lang het zal duren om de bouwvergunningen te verkrijgen en welke moeilijkheden er kunnen opduiken. Daarom is het niet altijd mogelijk om een precies tijdschema te geven voor de werken.

De belangrijkste discussiepunten met de gemeenten gaan over het doorgaand verkeer en de parkeerplaatsen.

De gemeenten verwerken vaak heel voluntaristische voorstellen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen, maar die worden afgevoerd zodra er ook maar de minste weerstand is bij de plaatselijke bevolking. Als er bijvoorbeeld voorgesteld wordt het autoverkeer door te knippen op een fietsroute, komt er heel wat protest. Ook het schrappen van parkeerplaatsen ligt gevoelig, zeker wanneer dit niet meteen kan worden gecompenseerd.

Wij proberen bij dit soort projecten steeds in dialoog met de inwoners aan te tonen dat de mobiliteit integraal zal verbeteren in bepaalde straten en dat de openbare ruimte enorm veel te winnen heeft bij dergelijke ingrepen. Er is echter altijd weerstand en de gemeentelijke overheden blijken daar iets te gevoelig voor. Ik begrijp dat, maar we moeten een constructief gesprek met de bevolking durven aangaan.

(verder in het Frans)

De tijd die verstrijkt tussen de beslissing om een fietspad aan te leggen en de realisatie ervan varieert van enkele maanden tot negen jaar en is onder meer afhankelijk van de omvang van de werken, de besprekingen met allerlei instanties enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Een gemiddelde termijn van vier à vijf jaar voor de heraanleg van een straat is normaal. Als er alleen

du Cinquantenaire (à partir de l'automne 2011), avenue Woeste (automne 2011), et boulevard de la Deuxième armée britannique.

Les axes suivants feront l'objet de travaux à partir de 2012 : petite ceinture entre la porte de Ninove et l'Hôtel des monnaies, boulevard Général Jacques entre l'avenue De Béco et la place de l'Étoile, petite ceinture entre Sainctelette et la porte de Schaerbeek, rue des Deux Gares, avenue Winston Churchill et avenue de l'Exposition. Plusieurs voiries régionales qui ne sont pas mentionnées ici seront également en chantier dans le cadre des ICR.

Le manque de personnel à Bruxelles Mobilité est un problème important, tant pour l'exécution des travaux que pour l'entretien et le contrôle de l'infrastructure. Les personnes partant à la pension ne sont pas toutes remplacées. La cellule vélo a perdu quatre personnes en deux ans, tandis que le budget a été doublé. Un réajustement est donc nécessaire.

En outre, il n'est pas aisés de définir un calendrier précis, puisqu'on ne peut pas déterminer avec précision le délai d'obtention d'un permis de bâtir ou les problèmes qui peuvent survenir.

Les principaux points de discussion avec les communes concernent le trafic de transit et les places de stationnement.

Les propositions contenues dans les plans communaux de mobilité sont souvent abandonnées à la moindre résistance. La population proteste par exemple lorsque le trafic automobile est traversé par un itinéraire cyclable. La suppression des places de stationnement est un autre sujet sensible, surtout lorsqu'aucune compensation n'est prévue.

En dialoguant avec la population, nous essayons de lui montrer que ces projets améliorent la mobilité dans certaines rues et que ces interventions seront bénéfiques pour l'espace public. Il y a toutefois toujours une résistance à laquelle les autorités locales sont un peu trop sensibles. Je le comprends, mais nous devons oser engager une concertation constructive avec la population.

(poursuivant en français)

Le temps nécessaire entre une décision et la

maar een fietspad wordt aangelegd, zoals het geval is op de Mettewielalaan, kan deze termijn tot 2 à 3 jaar worden teruggebracht, soms zelfs tot enkele maanden. Dat is zeker het geval als er geen bouwvergunning moet worden aangevraagd, wat in sommige gevallen in samenspraak met het bestuur Ruimtelijke Ordening mogelijk is.

Voor de periode 2005 tot 2009 werden de hierna volgende, van de rijbaan gescheiden fietspaden aangelegd. Het betreft de Haachtsesteenweg tussen lijn 36 en Bordet, de Josse Goffinlaan, de Gemeenschappenlaan, de Nijverheidskaai, de Herrmann Debrouxlaan, de E. Van Nieuwenhuyse-laan, de Meilaan. Alles samen is ongeveer zes kilometer gescheiden fietspad aangelegd.

Sinds 2009 gaat het om de volgende wegen: de Vaartdijk tussen de Budabrug en de Budasteenweg, de Madridlaan, de Koolmijnenkaai en de Henegouwenkaai, de Cockxlaan, de Vorstlaan tussen de Waversesteenweg en de Herrmann Debrouxlaan, de Vilvoordsesteenweg en wat er nog overbleef op de Mettewielalaan. Het gaat hier ook om ongeveer zes kilometer fietspad.

Voor de volgende jaren zijn de volgende gescheiden fietspaden gepland: de afwerking van de Mettewielalaan, de Generaal Jacqueslaan, de Havenlaan, de Britse Tweedelegerlaan, aan het Jubelpark de Renaissancelaan en de Blijde Inkomstlaan, de Wereldtentoonstellingslaan, de Tweestationsstraat, de Veeweidekaai en de Leopold III-laan tussen Bordet en de gewestgrens. Het gaat om bijna 13 kilometer fietspad.

In 2010 is gewerkt op de Mettewielalaan, de Vorstlaan, de Cockxlaan en de Vilvoordsesteenweg aan de fietsroute 'Kanaal'. Er werden van de rijweg gescheiden fietspaden aangelegd. Het gaat hier om ongeveer drie kilometer. De werken op de Mettewielalaan zijn nog bezig en worden in 2011 met nog één kilometer fietspad voortgezet.

(verder in het Frans)

Er werd in totaal 820 m fietspaden en fiets-suggestiestroken aangelegd met behulp van wegmarkeringen.

(verder in het Nederlands)

De kostprijs van een kilometer fietspad kan sterk

construction d'une piste cyclable peut varier de neuf ans (avenue du Port) à quelques mois (la piste cyclable sur l'avenue des Communautés), suivant la portée du réaménagement et les discussions qui doivent être menées avec les communes, Beliris, la STIB, etc.

(poursuivant en néerlandais)

Le délai moyen pour le réaménagement d'une rue est de quatre à cinq ans et peut être réduit à deux ou trois ans, voire à quelques mois, s'il s'agit uniquement de l'aménagement d'une piste cyclable sans permis de bâti requis.

Entre 2005 et 2009, 6 km de pistes cyclables séparées au total ont été aménagées sur les axes suivants ; chaussée de Haecht entre la ligne 36 et Bordet, avenue Josse Goffin, avenue des Communautés, quai de l'Industrie, avenue Herrmann-Debroux, avenue E. Van Nieuwenhuyse, avenue de Mai.

Depuis 2009, 6 km de pistes cyclables ont également été aménagées : le Vaartdijk entre le pont et la chaussée de Buda, chaussée de Madrid, quai des Charbonnages, quai du Hainaut, rue Jules Cockx, boulevard du Souverain entre la chaussée de Wavre et l'avenue Herrmann-Debroux, chaussée de Vilvorde et ce qui reste du boulevard Mettewie.

Au cours des prochaines années, 13 km de pistes cyclables séparées seront aménagées réparties sur le boulevard Mettewie, le boulevard Général Jacques, l'avenue du Port, le boulevard 2ème Armée Britannique, le long du Cinquantenaire à l'avenue de la Renaissance et de la Joyeuse Entrée, l'avenue de l'Exposition universelle, la rue des Deux Gares, le quai Veeweyde et l'avenue Léopold III.

En 2010, 3 km de pistes cyclables séparées ont été aménagés dans le cadre de l'itinéraire cyclable régional le long du canal. Les travaux sur le boulevard Mettewie sont en cours et doteront la piste cyclable d'un kilomètre supplémentaire pour 2011.

(poursuivant en français)

Pour ce qui est des marquages, des pistes cyclables et des pistes suggérées ont été réalisées à l'avenue De Mot, à la rue Britsiers et au boulevard du

variëren en hangt af van de uitgevoerde werken. Er wordt uitgegaan van een gemiddeld bedrag tussen de 300.000 en de 350.000 euro. In deze kostprijs zijn zowel de volledige herinrichting als de zogenaamde 'light'versies inbegrepen.

Het budget voor fietsinfrastructuur bedroeg in 2010, voor wat de vastleggingen betreft, 8,2 miljoen euro. Hiervan werd er al meer dan 4 miljoen euro effectief besteed. Een aantal werven - bijvoorbeeld de Maalbeekroute in Schaarbeek - is nog niet afgewerkt.

De betaling van werken die in één jaar worden vastgelegd, wordt trouwens bijna altijd gespreid over meerdere jaren.

(verder in het Frans)

Mevrouw Caron, uw opmerking is terecht. Sommige fietspaden zijn het slachtoffer van hun eigen succes. Het fietspad in de Wetstraat wordt bijvoorbeeld zeer intensief gebruikt.

We moeten ons blijven concentreren op de voltooiing van de gewestelijke fietsroutes.

Mevrouw d'Ursel, een fiets-GEN biedt interessante mogelijkheden. We zullen nagaan hoe we het in de praktijk kunnen organiseren. Het Vlaams Gewest is ook geïnteresseerd.

De voltooiing van de GFR's is onze prioriteit, maar binnenkort komt er een studie over het fiets-GEN. Bij gebrek aan middelen zal dat deze regeerperiode nog niet kunnen worden gerealiseerd.

In het gewestelijke parkeerplan gaat er ook aandacht naar fietsenstallingen. We hebben de gemeenten niet alleen gevraagd om ons informatie te bezorgen over autoparkeerplaatsen, maar ook over fietsenstallingen. Daarover ontvingen we echter tot hertoe weinig gegevens.

De MIVB wil rekening houden met fietsenstallingen, zodat het openbaar vervoer en het fietsverkeer beter op elkaar aansluiten.

Waar mogelijk worden Villo-stallingen in de buurt van MIVB-haltes geplaatst. Er zijn ook Villo-stallingen aan het Noordstation en het Zuidstation.

Régent pour une longueur totale de 820 mètres.

(poursuivant en néerlandais)

L'aménagement d'un kilomètre de piste cyclable coûte en moyenne entre 300.000 et 350.000 euros.

Le budget prévu pour l'infrastructure cyclable était de 8,2 millions d'euros en 2010. Plus de 4 millions ont déjà été dépensés, mais certains chantiers sont encore en cours.

Le paiement des travaux d'une année est d'ailleurs presque toujours étalé sur plusieurs années.

(poursuivant en français)

La remarque de Mme Caron est exacte. Par endroits, certaines pistes cyclables sont victimes de leur succès. Nous recevons régulièrement des commentaires sur l'encombrement de la piste cyclable de la rue de la Loi. On nous demande ce que nous pouvons faire. En dépit de la surcharge de trafic vélo, c'est tout de même un bon signe.

Il est toutefois impératif de nous concentrer sur l'objectif que le gouvernement s'est fixé quant à la concrétisation de toutes les pistes cyclables régionales. Il nous faut terminer ce programme.

À Mme d'Ursel, je souhaite répondre que la combinaison RER-bicyclette est très intéressante. On va voir comment l'envisager dans la pratique. La Région flamande, qui est concernée en premier lieu, est également intéressée.

Notre priorité actuelle sont les ICR, mais nous allons commencer sous peu l'étude des RER cyclables. Le budget étant ce qu'il est, ce ne sera pas réalisé sous cette législature.

Concernant le stationnement vélo, il fait partie intégrante du Plan global de stationnement de la Région. Un chapitre spécifique sera consacré à ce point. Lorsque nous avons demandé les données des communes pour faire l'inventaire des places de stationnement pour les voitures, nous avons aussi demandé de faire l'inventaire des places pour bicyclettes. Le peu de données reçues indique qu'on n'est pas très au courant de ce qui existe comme places pour les vélos. Nous développerons ce point dans le Plan stationnement.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mannen maken plannen, maar vrouwen voeren ze uit! Dat mag ik alvast uit dit gedetailleerde antwoord besluiten. De tweemaal zes kilometer gescheiden fietspaden die tot dusver werden aangelegd, mogen toch wel een mooi resultaat worden genoemd. Hopelijk blijft de minister op dit elan verdergaan.

Er is echter nog een zwak punt. Wie zal er in de komende jaren over waken dat de aankondigingen ook effectief in realisaties zullen worden omgezet? Er wordt hierover blijkbaar nog overleg gepleegd. In ga ervan uit dat elk van de 500 personeelsleden van Mobiel Brussel de reflex moet hebben om bij alle dossiers, of ze nu van de Fietscel komen of niet, de fietstoets uit te voeren. De Fietscel moet natuurlijk ook voldoende personeel hebben.

Groen! zal ook niet nalaten regelmatig op dit dossier terug te komen en de minister aan te moedigen om verder te gaan op de ingeslagen weg.

(Samenspraak)

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- *De inleiding in het Frans is beter dan de oorspronkelijke versie in het Nederlands. De fietspaden die recentelijk werden aangelegd zijn eigenlijk het resultaat van plannen die reeds onder de vorige legislatuur bestonden.*

(verder in het Nederlands)

Het is een goede zaak dat de minister de plannen

La STIB souhaite tenir compte des places de stationnement. L'idée est de créer une complémentarité entre la bicyclette et les transports en commun. Ce point aussi figure dans le Plan de stationnement de la Région.

Pour le moment, des stations Villo sont implantées là où c'est possible près des arrêts de la STIB. La SNCB dispose également de points Villo à la gare du Nord et à la gare du Midi. Le but est d'équiper un maximum d'arrêts de parkings Villo.

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les deux fois six kilomètres de piste cyclable séparée de la chaussée sont un beau résultat. Nous espérons que vous poursuivrez sur votre lancée.*

Il reste néanmoins un point faible. Qui veillera à ce que les annonces soient réellement concrétisées ? Chacun des 500 collaborateurs de Bruxelles Mobilité doit avoir le réflexe de prendre le vélo en compte dans chaque dossier, que celui-ci provienne ou non de la cellule vélo. Cette dernière doit évidemment disposer du personnel nécessaire.

Groen! ne manquera pas de revenir régulièrement sur ce dossier et d'encourager la ministre à poursuivre dans la même direction.

(Colloques)

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme.- L'introduction en français est plus correcte que la version initiale en néerlandais. En effet, de nombreuses pistes cyclables ont été créées ces derniers temps, mais il s'agit de la concrétisation de plans élaborés au cours de la législature passée.

(poursuivant en néerlandais)

Vous avez bien fait de poursuivre les plans de votre

van haar voorganger niet overstag gooit maar verder uitvoert. Ze is gelukkig niet vanaf nul moeten beginnen.

Ondanks dit zeer volledige antwoord wens ik nog een kleine verduideling: in 2010 is er drie kilometer van de rijbaan gescheiden fietspad aangelegd. Hoeveel kilometer met markeringen aangeduid fietspad werd er aangelegd?

Het baart mij zorgen dat de fietscel kampt met een gebrek aan mankracht. Staatssecretaris De Lille is bevoegd voor Ambtenarenzaken en zou dus voor een oplossing kunnen zorgen. Ik vind het eigenaardig dat ik een jaar geleden al vroeg naar het personeelsgebrek en hij toen stelde dat er geen probleem was. De minister bevestigt nu mijn bange vermoedens.

Ik begrijp niet waarom men dit probleem een jaar heeft laten liggen, en verwacht dat het snel wordt opgelost. Waarom wacht de regering tot het duidelijk is dat er niets meer kan worden gerealiseerd bij gebrek aan personeel? Het is heel mooi dat er 8 miljoen euro werd vastgelegd in de begroting 2010 maar als er vier personeelsleden tekort zijn dan zal dat geld waarschijnlijk niet kunnen worden uitgegeven en zullen er geen resultaten worden geboekt. Dat is mijn grootste vrees. Ik hoop dan ook dat u uw collega bij zijn nekvel grijpt en hem wakker schudt, want het is daar dat het schoentje knelt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wat het personeel en de administratie betreft, moeten we een voorzichtig beleid voeren. Dergelijke zaken moeten natuurlijk door de regering worden besproken. De noden van de fietscel liggen alleszins op tafel en zijn gekend. Voor mij is dit een prioriteit als de regering de behoeften op het vlak van personeel bespreekt, in de eerste plaats de vervanging van gepensioneerde personeelsleden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

prédécesseur. Cela vous évite de devoir reprendre le travail à partir de zéro.

Vous avez parlé de l'aménagement de trois kilomètres de piste cyclable séparée de la chaussée en 2010. Combien de kilomètres de piste cyclable avec des simples marquages routiers ont-ils été aménagés ?

La manque de personnel auquel est confrontée la cellule vélo est particulièrement préoccupant. En tant que secrétaire d'État chargé de la Fonction publique, votre collègue Bruno De Lille devrait veiller à résoudre ce problème.

Si les huit millions d'euros inscrits au budget 2010 ne peuvent être dépensés parce qu'il manque quatre membres du personnel, il sera impossible d'enranger des résultats. Réveillez votre collègue, parce que c'est là que le bât blesse.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Nous devons mener une politique prudente en matière de personnel et d'administration. Les besoins de la cellule vélo sont connus et discutés au sein du gouvernement. Le remplacement des membres du personnel qui partent à la retraite est ma priorité.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de wachthuisjes van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De MIVB heeft aangekondigd dat ze de ongeveer 1.500 bestaande wachthuisjes wil vervangen door moderne exemplaren. Die zouden onder meer worden uitgerust met een bord dat de wachttijden aangeeft.*

Sommige wachthuisjes beschikken nu al over een dergelijk systeem, maar de indicaties zijn niet altijd betrouwbaar. Soms komt een bus al aan als hij volgens het bord pas vijf minuten later verwacht wordt. Ook wachten mensen soms tevergeefs. Het systeem om informatie door te geven, moet dus aangepast worden.

Kunnen de wachthuisjes niet uitgerust worden met een systeem dat dienstonderbrekingen aangeeft, zodat mensen niet meer tevergeefs moeten wachten?

Vanaf wanneer zal de MIVB de wachthuisjes vervangen?

Hoe verklaart u dat de informatieborden soms foute informatie verstrekken? Is het CIBG verantwoordelijk voor de informatie op de borden?

Zullen de reizigers aan alle haltes vervoersbewijzen kunnen kopen?

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les abribus de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- La STIB a annoncé l'existence d'un projet visant le remplacement des abribus actuellement disséminés sur le réseau de surface.

Il semblerait que les futurs abribus pour trams et bus se distingueront par rapport aux existants par une touche de modernisme, ce qui est, en soi, une bonne nouvelle.

Ces quelque 1.500 abribus seraient dotés d'un panneau indiquant le temps d'attente avant l'arrivée du bus ou du tram. Certains abribus sont déjà équipés de ces panneaux indicateurs, et ont récemment été revus dans leur forme de communication, le petit dessin d'un véhicule s'approchant de l'arrêt ayant été remplacé par un message plus clair et plus direct.

Toutefois, les indications qu'on peut lire sur ces panneaux ne sont pas toujours fiables et il arrive qu'un bus soit annoncé dans cinq minutes alors qu'il se présente déjà à l'arrêt. Des adaptations au système de transmission des messages semblent indispensables, car l'usager attend d'avoir une information correcte du temps d'attente.

Pour preuve, voici une anecdote significative. Dans la soirée du jeudi 23 décembre, nombre d'usagers ont eu la désagréable surprise d'attendre un hypothétique bus ou tram au-delà de 20 heures sans avoir la moindre information de l'interruption de service en certains points de la ville à la suite des abondantes chutes de neige. On déplore là une absence d'information en temps réel aux usagers.

N'est-il pas concevable que chaque abribus

comporte un système donnant une information orale ou écrite des interruptions de service, évitant ainsi aux usagers des attentes infructueuses ?

À partir de quand la STIB compte-t-elle procéder aux remplacements des abribus actuels par des modèles plus modernes et plus fonctionnels ?

Comment expliquez-vous que les informations communiquées par les tableaux d'affichage actuels sont dans certains cas erronées ? Les informations données par les tableaux d'affichage sont-elles confiées au CIRB ?

Les systèmes de distribution de titres de transport équiperont-ils systématiquement tous les arrêts ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *De borden die de wachttijden aangeven, werken niet naar behoren. De informatie is onbetrouwbaar. Dat geldt ook voor de lichtgevende borden in de premetrohaltes tussen Meiser en Boileau.*

De nieuwe borden die getest worden in het metrostation Louiza en de borden in de metrostations lijken daarentegen wel betrouwbaar.

Geen informatie is beter dan foute informatie. Het is vervelend als je denkt dat je nog even een krant kunt gaan kopen en je mist daardoor de bus. Borden met juiste informatie bieden daarentegen wel een meerwaarde.

Het zou wel erg duur zijn om aan alle haltes ticketautomaten en signaalborden te plaatsen. We moeten ons concentreren op de haltes met de meeste reizigers.

Zullen de nieuwe informatieborden dezelfde zijn als de borden die getest worden in het metrostation Louiza? Zullen ze functioneren op basis van het programma voor de smartphones?

Via gsm of PDA kan je de wachttijden aan elke halte opvragen. Ook dit systeem blijkt echter niet altijd betrouwbaar wanneer er problemen zijn op het net. En dat zijn nu net de momenten waarop de

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- La gestion des panneaux d'information sur le temps d'attente aux arrêts n'est pas performante. Le temps d'attente indiqué s'avère peu fiable et l'on finit par douter si les minutes indiquées correspondent à une durée réelle ou à une durée théorique.

Les panneaux luminescents rouges sont également peu fiables. Ceux placés aux arrêts du métro sur le tronçon Meiser/Boileau sur l'axe nord-sud semblent diffuser des données théoriques, bien que la situation paraisse s'améliorer actuellement. Par contre, les nouveaux panneaux testés notamment à la station Louise ainsi que les panneaux placés dans les métros semblent performants, même si la période test a été assez laborieuse.

À choisir, une absence d'information est préférable à une information erronée. Imaginons que le panneau indique l'arrivée de votre bus dans six minutes, et que vous accordez le temps d'acheter un journal pour constater ensuite que le bus vous passe sous le nez ; cela s'avère particulièrement irritant. Ces panneaux peuvent néanmoins constituer un véritable atout pour l'attractivité des transports en commun.

Par ailleurs, doter toutes les stations de billetteries automatiques et de panneaux signalétiques tel que le souhaite Mme Schepmans serait très coûteux.

reizigers er het meest behoefté aan hebben!

Uit het congres Next Station in het Square Brussels Meeting Center kunnen we opmaken dat de toekomstige stations steeds vaker uitgerust zullen zijn met gepersonaliseerde diensten zoals PDA's, smartphones, enzovoort, in plaats van grote borden die de dienstregeling aankondigen.

Hoe kunnen we dit revolutionaire systeem optimaliseren?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans). - *Niet alleen de drukste haltes, maar alle haltes moeten uitgerust worden met een systeem dat de wachttijden aangeeft. De minder drukke haltes worden minder goed bediend en daar is het dus nog belangrijker om de wachttijden te kennen.*

Aan haltes met veel overstapmogelijkheden is het voor de reizigers interessant om weten of het nuttig is om over te stappen of niet. Ze hebben zo al genoeg problemen met het gebrek aan regelmaat en de lage frequentie van bussen en trams.

Veel reizigers hebben geen toegang tot de nieuwe technologieën, of raken in de schulden door het

Nous devons avant tout cibler les stations les plus fréquentées. Généraliser le système serait souhaitable, mais se révèlerait coûteux.

Les nouveaux panneaux d'information annoncés sont-ils identiques aux panneaux testés à la station Louise ? Utilisent-ils le programme prévu pour les smartphones ?

Des informations sur le temps d'attente pour chaque arrêt sont effectivement accessibles par téléphone portable ou par PDA (Personal Digital Assistant). Beaucoup de jeunes recourent à cette méthode, qui ne se révèle pas non plus toujours fiable, notamment lorsqu'il y a des problèmes sur le réseau, des grèves ou des intempéries hivernales, soit des cas de figure où ces informations sont le plus recherchées et indispensables pour les usagers.

Une conférence sur la Next Station au Square Brussels Meeting Center a montré que, dans l'avenir, de plus en plus de services personnalisés comme les PDA, les smartphones et autres technologies équiperont les futures gares. Celles-ci ne comporteront plus de panneaux de signalisation indiquant les horaires de trains, mais auront de plus en plus recours aux services individualisés. Les appels sonores seront également remplacés par des lasers sonores.

Ce système révolutionnaire correspond à une demande future d'être informé de l'heure d'arrivée des transports publics. Mais comment optimiser ce système ?

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La question des panneaux indiquant les temps réels de passage des transports en commun est fondamentale. Pourquoi se concentrer uniquement sur les arrêts les plus fréquentés ? Il faudrait au contraire en équiper tous les arrêts. Les arrêts les moins fréquentés se situent en effet dans les endroits de Bruxelles les moins bien desservis, là où les fréquences sont les plus faibles et où il est d'autant plus important de connaître le temps d'attente.

De la même façon, les voyageurs ont besoin de savoir quelle stratégie appliquer aux arrêts situés à proximité d'un nœud modal, où plusieurs lignes se croisent ou se trouvent à proximité. Faut-il attendre

gebruik van telefonie. De MIVB moet ook deze mensen correct informeren.

Zelfs voor wie over alle technologie beschikt, is het handig om aan de halte meteen te zien welke vervoersmiddelen beschikbaar zijn.

Klopt het dat de haltes ook zullen worden uitgerust met camera's? Er zullen heel veel mensen nodig zijn om al die opnames te bekijken. Bovendien schendt dit de privacy. U kunt zich beter concentreren op de borden die de wachttijden aangeven.

Wat gebeurt er met de wachthuisjes die niet door een gemeente beheerd worden? Die worden door de concessiehouders vaak slecht onderhouden, zoals aan de Mouterijbrug, het Flageyplein of tegenover het Museum voor Moderne Kunst. Dat is nefast voor het imago van de hoofdstad.

Sommige van die wachthuisjes bevinden zich in een gebied waarvoor er een architecturaal project is. Ze kunnen niet zomaar vervangen worden door een standaardmodel. Wat zal ermee gebeuren?

De wachthuisjes die de concessiehouders beheren, hebben vaak grote reclamepanelen. Vaak belemmert die reclame het zicht op de aankomende bussen. Dat moet veranderen, ook als dat betekent dat de reclame minder zichtbaar wordt voor de automobilisten.

sagement un tram ou un bus ou aller prendre une autre ligne, quitte à marcher un peu plus ? Il s'agit là de la seule réaction possible des voyageurs de la STIB face à l'irrégularité et aux faibles fréquences. Donnons-leur au moins les moyens de limiter les dégâts de la situation qu'ils subissent !

Par ailleurs, nombreux sont les voyageurs qui n'ont pas accès aux nouvelles technologies telles que les smartphones, les PDA, etc., et nombreux aussi sont ceux pour lesquels la téléphonie est une cause d'endettement. La STIB, en tant que service public, ne doit pas envoyer aux ménages les plus faibles le message selon lequel ceux-ci doivent recourir à un équipement qu'ils ne sont pas en mesure de payer s'ils veulent disposer des mêmes informations que tout le monde.

De toute façon, même en ayant à sa disposition la technologie utile, pouvoir repérer tout de suite à l'abribus quels transports sont disponibles n'a rien à voir avec la nécessité de surfer sur le site de la STIB. Je pourrais aussi vous parler des carences concernant les indications d'horaires en temps réel.

Par ailleurs, la presse a fait écho d'un projet existant d'équiper chaque arrêt de caméras. Est-ce vrai ? Si oui, je m'inquiète du nombre de personnes qu'il va falloir engager pour surveiller les enregistrements, vu le nombre d'arrêts. De plus, toute une série de comportements légaux et intimes, adoptés aux arrêts, n'ont pas à être enregistrés et observés. S'il faut repenser l'équipement des arrêts, je suggère de revoir la formule des panneaux indicateurs du temps réel d'attente, plutôt que la surveillance totale des faits.

Ma troisième question vise l'avenir des abribus qui sont actuellement non gérés par les communes. Je vous avais interrogée sur celui du pont du Germoir, par exemple, il y a plus d'un an, sans qu'aucune réparation s'ensuive. La place Flagey et l'abribus situé en face du musée d'Art moderne, sont deux autres exemples d'arrêts non entretenus par un concessionnaire.

Que va-t-il advenir de ces arrêts ? L'état des bancs de l'arrêt Flagey est indécent. En terme d'image de la gestion de notre capitale, l'effet est des plus désastreux. Sans parler des arrêts laissés à l'abandon en plein cœur du centre touristique.

J'aimerais savoir ce qui va advenir de ces arrêts

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik steun volledig de tussenkomst van mevrouw Delforge. We hebben nog steeds het recht om niet in het bezit te zijn van iPads en andere technologische middelen. Die zijn helemaal niet zo onmisbaar als sommigen wel denken, en kunnen bovendien tot overmatige schulden leiden.*

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat de MIVB heeft geïnvesteerd in real time informatie op haar website, maar zij moet ook rekening houden met de digitale kloof en mag de minst bedeelden niet uit het oog verliezen.*

Een overheidsdienst moet zich tot de hele bevolking richten. De MIVB moet het Europese principe van universele dienstverlening naleven. De informatie moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers. De MIVB mag zich niet telkens verschuilen achter het argument dat de informatie op een andere plaats beschikbaar is en dat de reizigers die niet hebben gezien.

abandonnés, et surtout de ceux qui se trouvent dans une zone concernée par un projet architectural. Ils ne pourront en effet pas être remplacés par un modèle d'abribus standard. Quelle solution pourra, par exemple, être adoptée sur la place Flagey ?

Un dernier point concerne les abribus gérés par des concessionnaires et qui comportent de grands panneaux publicitaires. Ceux-ci sont gênants dans la mesure où ils sont parfois installés sur la paroi de l'abribus par où on peut voir arriver le bus. Il me semble que la publicité devrait figurer, même si elle devient moins visible pour les automobilistes, sur le côté le moins dérangeant pour les utilisateurs du transport en commun.

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je souhaiterais vigoureusement appuyer la dernière partie de l'intervention de Mme Delforge. En ce qui concerne l'accès social aux technologies, on est encore en droit aujourd'hui, même si on dispose des moyens, de ne pas avoir d'iPad, d'iPhone, ou toutes ces technologies qui s'imposent comme des outils utiles voire indispensables.

Il est exact qu'il y a actuellement un surendettement lié à ces technologies.

Il est important aussi de considérer qu'il n'est pas obligatoire, pour vivre dans une ville urbaine où l'on a encore un devoir de service public, y compris au niveau de l'information, d'avoir à disposition cette multitude de produits.

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Il faut reconnaître que c'est intelligent de la part de la STIB d'avoir investi dans cette information en temps réel sur son site. Mais il faut aussi se rappeler que nous nous trouvons dans une ville où il existe une fracture numérique. Même si, en termes de consommation, différentes études montrent que les gens investissent de moins en moins dans les besoins primaires et de plus en plus dans des besoins secondaires comme le sont les GSM et autres innovations technologiques, ne perdons pas de vue qu'un service public se doit aussi de servir les moins nantis.

Mme Schepmans a raison concernant la précision de l'information : on ne peut pas sans cesse

De nieuwe technologieën maken het leven eenvoudiger, maar kosten ook geld, zowel wat betreft de aankoop als de aansluiting en de toepassingen. We moeten de MIVB herinneren aan het principe van universele dienstverlening. Er is nog veel werk aan de winkel.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op de persconferentie van 22 februari 2011 hebben wij het nieuw gewestelijk model van wachthuisje gepresenteerd. De procedure om een prototype op ware grootte te bekomen, zal weldra van start gaan. De exacte gunningwijze van de opdracht wordt nog bestudeerd.*

Zodra de productie is gestart, zal met de vervanging van de bestaande wachthuisjes worden begonnen in die gemeenten waarvan het contract al werd overgemaakt aan de MIVB (Schaarbeek, Watermaal-Bosvoorde, Etterbeek en Oudergem).

De grootte van de loten en de plaatsingssnelheid worden nog bestudeerd. We hopen dat de eerste plaatsingen eind 2011, begin 2012 zullen kunnen doorgaan.

Er worden momenteel geen bijkomende Go-automaat gepland. Zodra het huidige programma voltooid is, zal de verkoop op het bovengrondse net worden geëvalueerd, om een langetermijnbeleid te kunnen uitstippelen.

De bovengrondse haltes zijn uitgerust met drie soorten informatieborden. Vijfendertig van die borden zijn eigendom van de MIVB en bevinden zich aan de belangrijkste haltes. Tweehonderd andere borden zijn eigendom van JCDecaux en een twintigtal borden worden door Clear Channel

argumenter le fait que l'information se trouvait ailleurs et que les usagers ne l'ont pas vue. Le service public, c'est s'adresser à l'ensemble de la population, pas au plus grand nombre. Ce sont là les principes européens de service universel, et la STIB doit les respecter. Il est nécessaire que les services d'information soient accessibles à toute la population.

Les nouvelles technologies facilitent, il est vrai, la vie d'un certain nombres d'utilisateurs, mais il faut continuer à s'adresser et à servir les autres également. Ces technologies, ne l'oubliions pas, coûtent de l'argent ; l'appareil évidemment, mais aussi ses applications ainsi que la connexion. On est loin du service universel et nous sommes là pour rappeler à la STIB sa mission première de service public.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Lors de la conférence de presse du 22 février dernier, nous avons eu le plaisir de dévoiler le nouveau modèle d'abri régional. Nous apprécions que notre démarche d'uniformisation progressive des abris semble rencontrer votre approbation. En effet, il s'agit d'un modèle tout à fait flexible et adaptable.

La procédure pour obtenir un prototype de l'abri régional grande nature sera prochainement lancée. Nous l'espérons pour le courant 2011. Le mode exact de passation du marché est encore en cours d'analyse, afin qu'il soit le plus pertinent possible pour ce type d'opération, tout en tenant compte de la mise en production industrielle ultérieure du nouveau modèle d'abri.

Une fois celle-ci lancée, le remplacement des abris existants commencera dans les communes dont le contrat est déjà transféré à la STIB (Schaerbeek, Watermael-Boitsfort, Etterbeek et Auderghem).

La taille des lots et le rythme de pose sont à l'étude. Nous espérons voir les premières poses fin 2011, début 2012. L'installation d'automatics de vente de titres de transport Go n'est actuellement pas programmée au-delà de ce qui existe et de quelques installations en cours sur les lignes Chrono des trams 3, 4 et 7.

Une fois l'ensemble des processus stabilisé, une

beheerd.

De informatie over de wachttijden die op de borden verschijnt, komt van GPS-antennes die in de voertuigen zijn geïnstalleerd. Dankzij het verkeersleidingsprogramma SAE kan de reële wachttijd worden berekend.

Het is de MIVB die deze informatie naar de servers van Clear Channel en JCDecaux stuurt. Het CIBG komt niet tussenbeide in dit proces.

Kleine onregelmatigheden met betrekking tot de aangekondigde wachttijden kunnen voortvloeien uit verschillende factoren, zoals problemen om de voertuigen te lokaliseren wegens een slechte GPS-ontvangst of een defect aan het SAE-systeem, dat verouderd is.

Om dit laatste probleem op te lossen, werkt de MIVB aan een nieuw en modern systeem, Phoenix genaamd, dat momenteel op meerdere lijnen wordt getest.

Bij grote onregelmatigheden, zoals de aankondiging van vijf minuten wachttijd terwijl de bus zich aan de halte bevindt, vraagt de MIVB aan de reizigers om het soort incident, de datum, het uur, de halte en de lijn te melden, zodat ze de problemen kan analyseren en oplossen.

In geval van ernstige storingen van het systeem, met name bij slechte weersomstandigheden, is het helaas nog niet mogelijk om de aankondiging van de wachttijden stop te zetten en deze te vervangen door een geschreven boodschap. De MIVB werkt aan een programma om dit in de toekomst mogelijk te maken.

Momenteel worden in geval van ernstige storingen enkel de theoretische wachttijden aangekondigd. De MIVB is zich ervan bewust dat deze situatie niet ideaal is. De nieuwe applicatie die dit ongemak zal verhelpen, zal pas in de loop van dit jaar beschikbaar zijn.

Het is belangrijk om de reizigers zo goed mogelijk in te lichten over de wachttijden. Wij moeten echter realistisch blijven. Het zal tijd en geld vragen om alle wachthuisjes met informatieborden uit te rusten. De tijd die nodig is om de borden te plaatsen, zal van de beschikbare middelen afhangen. Ondertussen blijft de MIVB ook werken

évaluation globale de la vente dans le réseau de surface sera menée pour identifier la politique à plus long terme.

Trois types de panneaux d'information équipent les arrêts de surface. La STIB possède 35 de ces panneaux. Ceux-ci équipent les principaux arrêts. Quelque 200 panneaux appartiennent à JCDecaux. Enfin, il existe également une vingtaine de panneaux d'information gérés par Clear Channel.

Les données qui permettent d'afficher les temps d'attente sur les panneaux d'information proviennent d'antennes GPS qui sont installées à bord des véhicules et qui, en combinaison avec le système dénommé SAE (système d'aide à l'exploitation), permettent de calculer les temps d'attente en temps réel.

C'est toujours la STIB qui envoie ces données aux serveurs de Clear Channel et de JCDecaux, qui les utilisent à leur tour pour l'affichage des temps d'attente sur leurs propres panneaux. Le CIRB n'intervient donc pas dans le processus.

Les petites anomalies qui existent parfois au niveau des temps d'attente affichés peuvent provenir de différents facteurs, comme des problèmes de localisation des véhicules (par exemple dus à une mauvaise réception GPS à certains endroits de Bruxelles) ou à une défectuosité de l'ancien système SAE.

Afin de résoudre ce dernier problème, la STIB travaille à la mise en place d'un système neuf et moderne, appelé Phoenix, qui est actuellement testé sur plusieurs lignes.

L'annonce d'un temps d'attente de cinq minutes alors que le bus se trouve à l'arrêt est, en tout cas, une anomalie trop importante. La STIB invite les clients lors de ce type d'incident à noter précisément la date, l'heure, l'arrêt et la ligne. La STIB est demandeuse de ces informations, afin d'analyser ce type de problème en vue de pouvoir le résoudre. Pour ce faire, elle a besoin de ces détails.

En cas de perturbations sérieuses, notamment lors d'intempéries, il n'est hélas pas encore possible d'arrêter l'affichage des temps d'attente et de les remplacer par un message écrit.

La STIB travaille à la mise au point d'un

aan betere informatie op de smartphones.

De onderneming die het contract voor nieuwe schuilhuisjes in de wacht sleept, zal ook instaan voor het onderhoud ervan. We willen tot een geïntegreerd systeem komen, maar er zullen altijd nog atypische schuilhuisjes overblijven die niet door het plan worden gevat zoals dat van het Flageyplein. Voor het Flageyplein onderhandelen we op dit moment over een continu onderhoud.

programme qui rendra le système plus convivial. Par exemple, lors d'une grève ou de perturbations importantes, elle pourra interrompre la diffusion des temps d'attente et afficher un message écrit.

Actuellement, en cas de perturbations importantes, seuls les temps d'attente théoriques sont affichés. C'est encore très insatisfaisant. La STIB est bien consciente que cette situation n'est pas idéale. Mais la nouvelle application permettra de résoudre cet inconvénient et sera disponible dans le courant de cette année.

En ce qui concerne les abribus, l'idéal serait qu'ils soient tous équipés de ces systèmes d'information, mais on va d'abord travailler avec ce qui existe déjà. C'est aussi très coûteux. Le rythme de placement de ce type de tableau d'information dépendra des budgets à disposition.

Cependant, nous sommes tous d'accord sur le fait que les usagers en attente à l'arrêt doivent être informés au mieux. C'est un facteur de succès des transports en commun. Nous devons toutefois être现实的. Il faudra du temps pour installer cela partout.

Entretemps, la STIB continue évidemment à travailler à une meilleure information sur les smartphones. Je suis d'accord avec les interventions rappelant que tout le monde ne dispose pas de toutes ces nouvelles technologies. Il est vrai que le GSM se répand rapidement, mais cela ne doit pas empêcher d'équiper au mieux les abribus en systèmes d'information.

La société qui décrochera le contrat des nouveaux abribus devra également se charger de leur entretien. C'est le système intégré vers lequel nous voulons évoluer. Nous espérons aller vers des situations plus évidentes, mais il y aura toujours des abribus atypiques, qui ne rentrent pas dans le cadre du plan concernant les nouveaux abribus, par exemple, ceux de la place Flagey. Pour la place Flagey, nous sommes en train de réaliser des contrats spécifiques afin de garantir un entretien continu de ses abribus.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
De gemeenten zullen dus niet langer genieten van

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Les communes ne bénéficieront plus des redevances des

inkomsten van concessiehouders van wachthuisjes op hun grondgebied. Zal de MIVB daar nu van genieten via eenzelfde soort conventie als degene die vandaag tussen de gemeenten en hun concessiehouders zijn gesloten?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We denken aan een systeem waarbij een deel van de inkomsten voor het onderhoud zal dienen. Ik ken de details van het nieuwe systeem nog niet. We werken op dit ogenblik een procedure uit.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Als een Mobibsystem op elke halte niet mogelijk is, kunnen er vast wel biljetautomaten op minder drukke haltes worden voorzien zoals in andere Europese steden. Volgens mij is een groter distributieaanbod mogelijk.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Schepmans.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de tramlijn 94 tot aan het Trammuseum".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

concessionnaires concernant le placement des abribus sur leur territoire. Est-ce donc la STIB qui en bénéficiera directement, à travers des conventions du même type que celles qui existent aujourd'hui entre les communes et les concessionnaires ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On pense à un système où une partie des revenus de ces abribus (générés entre autres par la publicité) va servir à leur entretien. Je ne peux pas encore vous répondre en détail sur le fonctionnement du prochain système. Nous sommes encore en train de travailler à son élaboration.

Mme Françoise Schepmans.- Par ailleurs, s'il n'est pas possible d'installer des distributeurs Mobib à tous les arrêts, on peut, à mon sens, tout de même concevoir l'installation de distributeurs de billets aux arrêts moins fréquentés, à l'instar de ce qui existe dans d'autres villes européennes. Selon moi, une plus grande offre de distributeurs est possible.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Schepmans.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la ligne de tram 94 jusqu'au Musée du tram".

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Tramlijn 94 loopt sinds 14 maart eindelijk door tot het Herrmann-Debrouxstation in Woluwe.*

De aansluiting met tram 39 en 44 maakt een tamelijk snelle verbinding naar de ULB mogelijk. Het nieuwe parcours van tram 94 maakt geen gebruik van de grote lus (waar ook lijnen 7 en 25 passeren) en er moet niet langer twee keer van metro worden gewisseld.

De exploitatie is echter niet in twee gesplitst. Zowel in de projecten van de MIVB als bij de signalisatie was een nieuwe tramlijn 93 voorzien tussen de Heysel en Legrand. Op het stuk tussen Louiza en Woluwe zou deze dan samenvallen met tram 94. De promotiefilmpjes van tramstel type 7700 maken al gewag van tram 93.

Denkt u niet dat het oorspronkelijke project, namelijk tram 94 in twee lijnen opsplitsen met een gemeenschappelijk stuk tussen Legrand en Louiza, behouden moet blijven?

Wanneer komt de opsplitsing er? Welke aanbodverbeteringen worden er voorgesteld om de uitbreiding Oudergem-Woluwe nog aantrekkelijker te maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik deel uw zorg om lange tramlijnen te vermijden, ze zijn immers al te afhankelijk van het verkeer.*

Sinds de zomer van 2007 geldt dan ook een speciaal exploitatieschema. Volgens dit schema wordt de lijn overdag in twee delen geëxploiteerd, een tussen de Stadionhalte en Legrand, de andere tussen Louiza en het Trammuseum. 's Avonds rijdt lijn 94 zonder onderbreking tussen het Stadion en het Trammuseum. Dit schema wordt voortaan ook op de verlengde tramlijn 94 toegepast.

De MIVB is nooit van plan geweest de lijn vanaf dit jaar te splitsen.

Op middellange termijn is de verlenging tot aan het Roodebeekstation natuurlijk het project dat de

Mme Françoise Schepmans.- La ligne de tram 94 est enfin prolongée de la station Herrmann-Debroux à Woluwe depuis le 14 mars, créant une grande rocade au sud-est de notre Région.

La connexion avec les lignes de trams 39 et 44 permettra une relation assez rapide vers l'ULB par le nouvel itinéraire du 94 sans devoir utiliser la grande ceinture (avec les lignes 7 et 25) et sans devoir changer deux fois de métro à Mérode.

Toutefois, au niveau de son exploitation, la ligne de tram 94 n'est pas scindée en deux comme prévu. Tant les projets de la STIB que sa signalétique prévoient une nouvelle ligne 93 entre le Stade du Heysel et Legrand, jumelée avec la ligne 94 entre Louise et Woluwe. D'ailleurs les films directionnels des tramways de type 7700 ont déjà été équipés des mentions de cette nouvelle ligne 93.

Ne pensez-vous pas que, pour rendre cette ligne attractive dès le début, il aurait fallu réaliser d'emblée le projet initialement prévu, soit scinder le 94 en deux lignes, avec un tronçon commun au 93 et au 94 entre Legrand et Louise ?

Quand sera réalisée la scission de cette ligne ? Quelles sont les améliorations de l'offre prévues pour rendre l'extension Auderghem-Woluwe encore plus attractive ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je partage votre souci d'éviter de trop longues lignes, car celles-ci sont, comme vous le faites très justement remarquer, dépendantes des aléas de la circulation.

C'est dans cet esprit qu'un schéma d'exploitation particulier est en vigueur sur la ligne 94 depuis l'été 2007. Selon ce schéma, la ligne est exploitée pendant la journée sous forme de deux tronçons : l'un entre l'arrêt Stade et l'arrêt Legrand, et l'autre entre l'arrêt Louise et l'arrêt Musée du tram. En soirée, lorsque les conditions de circulation s'améliorent, la ligne 94 est exploitée d'une seule traite entre l'arrêt Stade et l'arrêt Musée du Tram. Ce schéma est désormais appliqué à la ligne 94 prolongée.

Contrairement à ce que l'on a pu lire dans certains journaux, la STIB n'a jamais eu l'intention de

uitbreiding van de lijn aantrekkelijker maakt en nieuwe verplaatsingsmogelijkheden biedt aan klanten van deze randweg.

De MIVB is van plan de lijn definitief te splitsen van zodra ze tot Roodebeek is verlengd. De definitieve splitsing impliceert inderdaad een verdubbeling van de avondfrequentie op het gemeenschappelijke gedeelte tussen de haltes Louiza en Legrand en dus ook bijkomende budgetten.

We zullen dit project met de MIVB bestuderen als de toekomstige budgetten worden uitgewerkt en van zodra de talrijke andere verbeteringen van het aanbod bestudeerd worden.

De principes van gezond beheer indachtig, heeft de MIVB van de vernieuwing van de filmbobijnen voor oude trams gebruikgemaakt om de vermelding '93' aan te brengen. De dag dat de herstructurering een feit is, moeten dan geen nieuwe filmpjes worden gemaakt.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELKE ROEX

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de nota 'socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven' van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid".

scinder la ligne dès cette année. À moyen terme, le projet phare qui rendra cette extension de ligne plus attrayante sera bien évidemment le prolongement vers la station Roodebeek, pour offrir de nouvelles possibilités de déplacements aux clients de cette rocade.

La STIB a l'intention de scinder définitivement la ligne lorsqu'elle aura été prolongée jusqu'à Roodebeek. La scission définitive implique en effet le doublement de la fréquence en soirée sur le tronc commun entre les arrêts Louise et Legrand, et donc des budgets complémentaires.

Nous examinerons ce projet avec la STIB lors de l'élaboration des budgets futurs, parmi l'éventail des autres améliorations de l'offre à l'étude.

C'est dans cet esprit, et dans une logique de saine gestion, que la STIB a profité du renouvellement des bobines de films directionnels des anciens trams pour prévoir une mention 93 et éviter ainsi de confectionner de nouvelles bobines le jour où cette restructuration aura lieu.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME ELKE ROEX

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la note sur le 'poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles' de l'Observatoire bruxellois de l'emploi".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid heeft in november 2010 een nota gepubliceerd waarin het sociaal-economisch belang van de haven voor de Brusselse economie wordt nagegaan. De havenbedrijven stellen zo'n 5.000 voltijds equivalenten te werk. Dat zijn 5.700 banen, wat minder is dan 1% van de werkgelegenheid in het Brussels Gewest. De indirecte werkgelegenheid wordt geschat op 5.800 voltijds equivalenten of 6.500 banen.

Het Observatorium merkt ook op dat 27,3% van de verantwoordelijken van de havenbedrijven een toename van de werkgelegenheid verwacht in de periode 2010-2011; de helft denkt dat de werkgelegenheid stabiel zal blijven en 8,3% dat ze zal dalen; 14,4% wenst of kan geen uitspraak doen over de evolutie van de werkgelegenheid. Het Observatorium merkt op dat de resultaten niet toelaten "om te voorspellen of er ook effectief meer werkgelegenheid zal zijn om hier een precieze schatting van te maken".

Plots zien we u op tvbrussel en in andere media heel trots zeggen dat er 1.500 nieuwe banen zullen bijkomen in de Haven van Brussel. Dat is een stijging met 26% van de directe werkgelegenheid in de haven. Uw aankondiging komt ongeveer overeen met het aantal bestaande banen vermenigvuldigd met het aandeel bedrijfsverantwoordelijken dat een stijging van de werkgelegenheid voorspelt.

U slaat de opmerking van het Observatorium volledig in de wind door toch een voorspelling te doen over de aangroei van de werkgelegenheid op basis van de enquête. Maar wat vooral opvalt, is dat u een evolutie, waarvan u denkt dat die zich sowieso zal voordoen, voorstelt als het resultaat van uw toekomstige beleid. We zijn dan ook benieuwd naar de onderbouwing van uw beweringen.

Welke conclusies hebt u getrokken uit de nota over het sociaal economisch belang van de Brusselse havenbedrijven?

Welke maatregelen heeft u getroffen om die 1.500 bijkomende banen in de Haven van Brussel te creëren?

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- En novembre 2010, l'Observatoire bruxellois de l'emploi a publié une note sur l'importance socio-économique du Port de Bruxelles. Les entreprises portuaires emploient 5.000 équivalents temps plein, soit 1% de l'emploi bruxellois, et les emplois indirects sont évalués à 5.800 ETP.

Selon l'Observatoire, il est impossible de prévoir si l'emploi augmentera dans les entreprises portuaires en 2010-2011.

Vous avez pourtant déclaré fièrement dans plusieurs médias que 1.500 nouveaux emplois seraient créés au Port de Bruxelles, soit une augmentation de 26%.

Vos déclarations sont en contradiction avec les remarques de l'Observatoire, mais ce qui me frappe surtout, c'est que vous considérez l'évolution que vous annoncez comme étant le résultat de votre future politique. Quel est le fondement de vos affirmations ?

Quelles conclusions avez-vous tirées concernant l'importance socio-économique des entreprises portuaires ? Quelles mesures avez-vous prises pour créer 1.500 emplois dans le Port ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van den Brandt heeft het woord.

Mevrouw Elke Van den Brandt.- Mijn vraag behelst eerder de methodologie van de aangehaalde studie. De studie bouwt voort op een analyse van de Nationale Bank van België (NBB), maar breidt daarbij de perimeter van de haven uit. Het cijfermateriaal over de Haven van Brussel vergelijken met gegevens van de Nationale Bank over andere havens wordt hierdoor iets moeilijker.

Wie heeft er beslist om de perimeter uit te breiden? Was dit een politieke beslissing of een beslissing van Actiris?

Is er overleg gepleegd met de Nationale Bank en met de andere havens met betrekking tot de aanpassing van de perimeter? Misschien is er een algemene aanpassing van de methodologie nodig?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- Optimisme is altijd positief, zeker voor wie deel uitmaakt van de uitvoerende macht.

(Gelach)

Ik kan uw voornemen om 1.500 jobs te creëren alleen maar toejuichen. Wat we echter zullen beoordelen, zijn uw concrete beleidsresultaten.

Ik wil het niet hebben over de juistheid van de cijfers. Ik vind het sowieso positief dat u een concreet cijfer durft aan te kondigen.

Wel wijs ik erop dat het aandeel van de Brusselaars onder het havenpersoneel tussen 2002 en 2010 is afgangen. Dat blijkt uit de studies van het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid. Dat is een verontrustende trend.

Aan de andere hand is het aandeel van de Brusselaars onder het personeel van de Brusselse bedrijven toegenomen met 3,5% tussen 2001 en 2010. De inspanningen van de regering hebben vruchten afgeworpen.

Ik vraag me af waarom heel wat Brusselaars naar

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Van den Brandt.

Mme Elke Van den Brandt (en néerlandais).- Ma question est relative à la méthodologie de l'étude. Elle se fonde sur une analyse de la Banque nationale de Belgique (BNB) qui tient compte d'une extension du périmètre attribué au Port. Comparer les chiffres relatifs au Port de Bruxelles avec des données de la BNB sur d'autres ports me semble hasardeux.

Qui a décidé d'étendre le périmètre ? S'agit-il d'une décision politique ou d'une décision d'Actiris ? Y a-t-il eu concertation avec la BNB et les autres ports ? Ne faut-il pas adapter la méthodologie ?

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- L'optimisme est toujours une bonne chose, surtout quand on fait partie d'un exécutif.

(Rires)

Pourquoi donc ne pas mettre les choses en perspective ? Si l'on pense que l'on peut créer 1.500 emplois, tant mieux en termes d'objectifs. C'est néanmoins sur base des résultats engrangés que l'on vous jugera, pas sur celle d'une pétition de principe.

Que ces chiffres proviennent ou non de l'Observatoire bruxellois de l'emploi et que vous vous appuyiez sur eux, cela ne pose pas de problème. Il faudra ensuite que les résultats suivent. Je n'entrerai pas dans la polémique portant sur l'exactitude des chiffres. En annonçant ces chiffres de 1.500 emplois, vous sortez du bois et, dans cette Région, c'est un message positif.

En revanche, je souhaite rebondir sur l'intervention de Mme Roex. Dans cette même étude de l'Observatoire bruxellois de l'emploi, une tendance m'inquiète davantage, qui n'a pas été reprise. Or, elle permet d'ouvrir la perspective et de nuancer la

een ander gewest verhuizen zodra ze aan de slag gaan bij een havenbedrijf. Dat hun aandeel bij de havenbedrijven afneemt, terwijl het bij alle andere bedrijven toeneemt, vind ik hoogst intrigerend.

Deze tendens staat haaks op het feit dat de vraag naar laaggeschoold arbeidskrachten bij de havenbedrijven zeer groot is, zeker in vergelijking met de gemiddelde vraag in het gewest.

Aangezien een groot aantal werkloze Brusselaars laaggeschoold arbeidskrachten zijn, betreuren we dat de werkgelegenheid in de havenbedrijven niet beter benut wordt.

In 2002 bevestigden verschillende rapporten dat het gebruik van de waterweg toenam. Dat leek ons een logische tendens, aangezien de industrie alternatieve vervoerswijzen zocht. Dat was ook de reden voor de investeringen in de haven.

Vandaag merken we dat het gebruik van de waterweg sedert 2002 is blijven dalen. Het aantal havenbedrijven dat de waterweg niet gebruikt, is sinds 2002 met 5% gestegen.

Het stagnerende gebruik van de waterweg stelt ook toekomstige investeringen in vraag. Ik denk aan de site van Schaarbeek-Vorming, waarvoor de Haven veel belangstelling heeft.

De uitbreiding van de haven wordt niet in vraag gesteld. Wel blijft het duidelijk nodig de havenbedrijven aan te moedigen om systematisch de waterweg te gebruiken.

De ontwikkeling van de terreinen die losstaan van de waterweg, behoort tot de taken van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB), en niet tot die van de Haven van Brussel.

Als die industrieterreinen in gebruik worden genomen, dan is het uiteraard om werkgelegenheid te creëren voor de Brusselaars en het streefcijfer van 1.500 jobs te halen.

De waterweg is van fundamenteel belang voor de ontwikkeling van de haven. De beheerders van de Haven van Brussel mogen dat niet uit het oog verliezen.

Dit aspect vereist een ruimer debat en ik begrijp

situation. Je me l'explique assez mal et elle mériterait à elle seule une interpellation ultérieure. Si l'on compare les résultats de 2002, 2007 et 2010, il apparaît assez clairement que, contrairement au nombre d'emplois qui a progressé, le taux d'emploi des Bruxellois au sein des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles a quant à lui diminué de 3,1% sur cette période.

À de nombreux égards, ce phénomène mérite d'être souligné. Cette tendance s'inscrit plutôt à contrecourant de l'évolution régionale de l'emploi pendant cette même période, puisque la proportion des Bruxellois travaillant au sein des entreprises bruxelloises a progressé de 3,5% de 2001 à 2010. C'est évidemment un effet positif de l'action gouvernementale menée dans ce domaine.

Si l'on ne peut que se réjouir de ce progrès au niveau régional, on déplore qu'une dynamique similaire n'ait pas pu être insufflée auprès des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles.

D'un point de vue beaucoup plus large - même si je sais bien que vous ne pourrez fournir de réponse aujourd'hui -, je me demande pourquoi les personnes habitant Bruxelles, une fois engagées par les entreprises portuaires, déménagent. Ce taux d'occupation en baisse alors qu'il augmente partout ailleurs me semble très interpellant.

Cet état de fait est difficilement explicable au vu des spécificités de la demande de main-d'œuvre des entreprises implantées sur le site du Port. Celles-ci se caractérisent par un besoin de main-d'œuvre peu ou moyennement qualifiée, nettement au-dessus de la moyenne régionale. Les besoins de main-d'œuvre peu qualifiée sont de l'ordre de 39,5%, soit près du double de la moyenne régionale qui est de 21,9%. Pour ce qui est du personnel moyennement qualifié, les besoins des entreprises sont de 40,7%, à comparer avec les 27,6% en moyenne en Région de Bruxelles-Capitale.

Il s'agit clairement d'un bassin d'emploi particulièrement demandeur de main-d'œuvre peu ou moyennement qualifiée. Or, ce n'est un secret pour personne que le chômage bruxellois touche beaucoup plus durement ce public. On peut donc amèrement regretter que la formidable opportunité qu'offre le Port de Bruxelles en termes de débouchés pour cette tranche fragilisée de la

*dat u vandaag niet op alle vragen kunt antwoorden.
Ondertussen wil ik u wel graag feliciteren met uw
optimistische instelling.*

population n'ait pu être mise plus à profit, puisqu'on remarque une baisse.

Nous nous sommes félicités en 2002 de différents rapports sur la progression de l'utilisation de la voie d'eau. Nous tablions de manière assez réaliste sur une augmentation de celle-ci, la recherche de moyens de transport alternatifs devenant une préoccupation majeure des politiques industrielles. C'est pour cela que des investissements ont été faits au Port de Bruxelles.

Par contre, les statistiques, près de dix ans après, disent un peu le contraire. L'utilisation de la voie d'eau n'a cessé de décliner depuis le rapport de 2002, alors que l'air du temps était particulièrement favorable à son développement. Le taux d'entreprises - les entreprises gérées par le Port et celles situées sur les terrains qu'il gère -, n'ayant eu aucun recours à la voie d'eau est passé de 73,2% en 2002 à 78% dans la dernière enquête.

Au-delà de ce simple constat, la stagnation de l'utilisation de la voie d'eau interpelle également quant au développement futur du Port de Bruxelles. Comme vous le savez, le Port ne cache pas son intérêt pour les terrains situés sur le site de Schaerbeek-Formation. Il a fait par ailleurs état de sa volonté de réaffecter intégralement ce site à son profit.

Sans remettre en question le bien-fondé d'un élargissement partiel du Port, il apparaît nécessaire de veiller à inciter d'ores et déjà les entreprises à avoir recours de manière systématique à la voie d'eau dans la configuration actuelle.

Ce n'est pas la mission du Port de Bruxelles de développer du terrain industriel qui n'a rien à voir avec la voie d'eau. Il y a la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) pour cela, ainsi que différents acteurs locaux. Le Port doit stimuler les activités liées à la voie d'eau, les activités logistiques...

Le taux d'emploi des Bruxellois et la réaffectation de ces terrains industriels sont évidemment liés. Si l'on veut réaffecter ces terrains, c'est pour créer des entreprises qui vont employer des Bruxellois. Et atteindre ce chiffre de plus 1.500.

C'est, pour le Port, un enjeu fondamental qui doit nous servir de base. Il y a une petite dérive de la

part des gestionnaires du Port qu'on peut comprendre, car elle est aussi la marque d'un certain dynamisme. Mais leur travail, c'est la voie d'eau ! Et il faut à un moment les recentrer sur cela. La diminution, en dix ans, du niveau d'activités des entreprises utilisant la voie d'eau, n'est pas bon signe.

Tout ceci mérite un débat plus large et je comprends que vous n'aurez pas toutes les réponses aujourd'hui. En attendant, bravo pour votre optimisme ! Il est bon de se fixer des objectifs chiffrés, mais attention à ces deux critères, qui signalent de très mauvaises tendances.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'étude d'Actiris est basée sur une enquête menée auprès des entreprises actuellement actives dans la zone portuaire. L'estimation de l'évolution de l'emploi concerne par conséquent uniquement les activités existantes et ne tient pas compte des possibles évolutions en lien avec le masterplan et la politique relative au Port.*

L'arrivée de Katoen Natie sur le site de Carcokesite est plus lente que prévu, à cause de la crise. Les permis de bâtir pour les entrepôts sont déjà disponibles. Bien entendu, il faut un projet qui tienne la route sur le plan économique.

Lorsque d'autres projets auront été réalisés (nouveau terminal à l'Avant-Port, reconversion du terrain prévu pour le BILC, etc.), quelque 1.500 emplois pourront être créés. Ce chiffre n'a cependant rien à voir avec ceux de l'étude d'Actiris.

L'étude d'Actiris conclut par ailleurs qu'il règne une dynamique positive au sein des entreprises portuaires, qui envisagent pour certaines de recruter et d'éviter les licenciements, alors qu'en 2009, de nombreux autres ports ont pâti de la crise.

Plusieurs projets sont en développement au Port de Bruxelles et déboucheront sur une création d'emplois, directe et indirecte. C'est le cas du projet de Katoen Natie, pour lequel la Région a consenti d'importants efforts.

(poursuivant en français)

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De studie van Actiris waarnaar u verwijst, is gebaseerd op een enquête bij de bedrijven die momenteel actief zijn in het havengebied. De raming van de evolutie van de werkgelegenheid betreft bijgevolg enkel de bestaande activiteiten en houdt geen rekening met mogelijke ontwikkelingen en de vestiging van nieuwe bedrijven op basis van het Masterplan en het beleidsplan voor de Haven van Brussel.

Ik denk hierbij aan de komst van Katoen Natie op de Carcokesite. Dat gaat allemaal trager dan we hadden gehoopt, maar de crisis in 2008 en 2009 was zeer ernstig. Ik heb regelmatig contact met de verantwoordelijken van Katoen Natie om te zien in welke mate ze effectief kunnen investeren. De vergunningen omloodsen te bouwen, zijn beschikbaar. Men moet natuurlijk een solide economisch project hebben. Ik hoop dat er binnen afzienbare tijd een concreet antwoord komt. Katoen Natie komt op dit moment niet voor in de cijfers van Actiris.

Verder zijn de volgende projecten in het vooruitzicht: de nieuwe passagiersterminal in de Voorhaven, de reconversie van het terrein dat voor het BILC-project bestemd was, de haven- en logistieke activiteiten die we op Schaarbeek-Vorming willen ontwikkelen, enzovoort.

Als al die projecten worden gerealiseerd, zal dat naar verwachting 1.500 arbeidsplaatsen opleveren. Dat cijfer heeft dus niets te maken met de cijfers uit de Actirisstudie, waar het enkel gaat om de bedrijven die nu reeds actief zijn in het haven-

gebied. Mijn cijfers verwijzen naar toekomstige projecten.

De conclusie van de studie van Actiris is dat er een positieve dynamiek heerst bij de havenbedrijven. Van die bedrijven is 27% van plan bijkomend personeel in dienst te nemen. Slechts 14,5% denkt de komende jaren tot ontslagen te moeten overgaan. Tijdens de crisisperiode in 2009 ging geen enkel havenbedrijf failliet en bleef de werkgelegenheid constant. Nochtans hebben vele andere havens bijzonder geleden onder de crisis.

Een aantal projecten zijn dus bij de Haven van Brussel in ontwikkeling en zullen leiden tot extra werkgelegenheid. Het project van Katoen Natie kan 400 arbeidsplaatsen opleveren in het toekomstige logistieke distributiecentrum. Dat centrum zal op zijn beurt indirecte werkgelegenheid creëren. Het gewest heeft een grote inspanning geleverd om dat terrein te laten aansluiten bij het kanaal om het gebruik van deze waterweg te stimuleren.

(verder in het Frans)

Nieuwe ondernemingen kunnen enkel een vrijgekomen concessie voor een terrein langs het water in de wacht slepen als ze gebruikmaken van vervoer over het water.

De heer Philippe Close (in het Frans).- Hoe verklaart u dan dat het percentage Brusselse werknemers in deze ondernemingen terugloopt?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het beleid van de Haven van Brussel is niet gloednieuw, maar toch komt deze verplichting in sommige oude concessies niet voor. Ik weet niet of er nu minder economische activiteiten zijn.

Sinds enkele jaren heeft de Haven een vervoers-expert in dienst, die de ondernemingen moet leren hoe ze de waterweg kunnen benutten. Met gespecialiseerde ondernemingen werkt hij aan een vaste aanvoerlijn van bouwmateriaal over het water.

Het gaat overigens niet alleen om ondernemingen die langs het kanaal gevestigd zijn, of zelfs niet enkel om havenbedrijven.

De Haven van Brussel is zich dus bewust van het grote belang van deze duurzame vervoerswijze en

J'en viens aux chiffres. Lorsque des concessions se libèrent et sont octroyées à d'autres entreprises, la politique du Port concernant les parcelles se situant au bord de l'eau est de rendre obligatoire l'utilisation de la voie d'eau. À défaut, il est impossible d'obtenir ce type de concession.

M. Philippe Close.- Comment expliquez-vous alors la dégradation du taux d'emploi des Bruxellois dans ces entreprises ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'une politique portuaire, pas si nouvelle que cela d'ailleurs, consistant à imposer l'utilisation de la voie d'eau. Cela ne figure pas dans le règlement des vieilles concessions. Y a-t-il eu moins d'activités économiques ? Je l'ignore.

Depuis quelques années, le Port a engagé un expert des transports. Certes, nous avons connu quelques problèmes avec cette nouvelle fonction mais, dorénavant, nous pouvons compter sur quelqu'un de très bien. Cet expert compte justement dans ses missions celle d'apprendre aux entreprises à utiliser la voie d'eau, de leur montrer ses avantages, etc. Il est également en train de réaliser, en collaboration avec des entreprises spécialisées, une ligne régulière de transport "pallettisée" de matériaux de construction.

probeert ook de ondernemingen te overtuigen.

De Haven van Brussel sluit ook overeenkomsten met projectontwikkelaars die langs het water bouwen om hun materieel aan te voeren over het water, bijvoorbeeld voor het project Premium van Atenor aan het Redersplein.

Ook voor de werken van het gewest aan de Havenlaan bestaat een dergelijk akkoord. De Haven is er zich dus van bewust dat het watertransport niet alleen voor ondernemingen van belang is. Deze vervoerswijze is duurzaam en houdt heel wat vrachtwagens weg uit de stad.

(verder in het Nederlands)

Voor een aantal projecten verwachten we dat ze werkgelegenheid zullen creëren, waarmee dat cijfer van 1.500 kan worden onderbouwd. Bij Katoen Natie zouden er naar schatting 400 arbeidsplaatsen kunnen worden gecreëerd. De nieuwe passagiers-terminal aan de Voorhaven zal extra toeristische activiteiten met zich meebrengen. De meerwaarde op het vlak van werkgelegenheid is opgenomen in de haalbaarheidsstudie die momenteel wordt uitgevoerd. Ik kan u dus de precieze cijfers nog niet geven.

Het terrein dat bestemd was voor het BILC-project blijft bestemd voor havenactiviteiten en logistieke activiteiten. De haven zal samen met de GOMB op zoek gaan naar nieuwe bedrijven voor dit terrein. Afhankelijk van de bedrijven die er zich komen vestigen en de soort van activiteiten die zij zullen verrichten, zal een schatting van het aantal arbeidsplaatsen kunnen worden gemaakt. Dat kan nu dus nog niet gebeuren. Ik wil u toch nog eens in herinnering brengen dat voor het oorspronkelijke BILC-project, dat afgevoerd werd, ongeveer 600 bijkomende arbeidsplaatsen waren voorzien.

Om een schatting te maken van het aantal arbeidsplaatsen die de nieuwe activiteiten op Schaarbeek-Vorming met zich zullen meebrengen, is het op dit ogenblik nog wat te vroeg, omdat we niet weten welke oppervlakte toegekend zal worden aan de Haven en aan logistieke activiteiten op deze site. De regering werkt op dit ogenblik aan een richtschema voor Schaarbeek-Vorming. Uiteraard heeft de Haven wat dat betreft heel wat vragen gesteld aan de regering, om daar gronden voor logistieke

L'idée est de former les entreprises à mieux utiliser la voie d'eau. Les entreprises situées en bordure de canal ne sont pas les seules concernées. D'autres entreprises, portuaires ou non, sont également sensibilisées à cette utilisation.

Le Port de Bruxelles est donc tout à fait conscient qu'il est très important pour son avenir d'utiliser ce mode de transport durable et il travaille à ce que les entreprises en soient également convaincues.

Le Port travaille également à un projet de contrats avec des sites de construction situés en bord de fleuve, comme le projet "Premium" d'Atenor, sur la place des Armateurs, où la voie d'eau sera utilisée pour le transport des matériaux. Il reste encore, malheureusement, un petit problème - l'emplacement de l'ancienne pompe à essence, qui bloque l'accès facile à l'eau -, mais il y a un accord pour une utilisation maximale du transport fluvial.

Il existe un accord semblable pour les travaux que la Région va effectuer avenue du Port. Le Port est donc tout à fait conscient de la nécessité de développer le transport par voie d'eau, non seulement pour les entreprises, mais aussi pour d'autres types d'activités. C'est un mode de transport durable et intéressant, car il permet d'éviter la circulation en ville d'un grand nombre de camions.

(poursuivant en néerlandais)

Quels sont les projets susceptibles de contribuer à la création de 1.500 emplois ? Chez Katoen Natie, 400 emplois pourraient être créés. Le nouveau terminal de passagers de l'Avant-Port augmentera par ailleurs les activités touristiques. Une étude est menée actuellement sur la plus-value que cela apportera sur le plan de la création d'emplois.

Le terrain qui était destiné au BILC reste dédié aux activités portuaires et logistiques. Le Port recherchera, avec la SDRB, de nouvelles entreprises pour occuper ce terrain. En fonction du type d'activités qui y seront déployées, nous pourrons évaluer le nombre d'emplois créés. Je ne peux en dire plus pour l'instant, mais je vous rappelle que le projet initial du BILC prévoyait la création de quelque 600 emplois.

Il est par ailleurs prématué d'évaluer le nombre d'emplois qu'entraîneront les nouvelles activités sur

activiteiten te kunnen bekomen.

Als al deze projecten gerealiseerd worden, kunnen er ongeveer 1.500 arbeidsplaatsen bijkomen.

(verder in het Frans)

Het aantal Brusselaars dat in de haven werkt, is volgens de jongste cijfers inderdaad lichtjes afgangen. Maar het aantal Brusselse werknemers in de haven lag in het verleden wel hoger dan in de andere bedrijven in het gewest.

Het is moeilijk na te gaan waarom het aantal Brusselaars daalt. In elk geval doen we samen met het logistieke centrum en Actiris een enorme inspanning om Brusselaars op te leiden voor jobs in de haven. Zo zijn de havenbedrijven dankzij een Actirkantoor in de Haven uitstekend op de hoogte van de premies voor startbanen.

We onderzoeken hoe we het aandeel Brusselaars nog kunnen verhogen. We organiseren elk jaar een job day, maar het zou nog efficiënter kunnen.

Ik deel in elk geval uw bezorgdheid.

(verder in het Nederlands)

Om die 1.500 banen te realiseren, moet er aan een aantal voorwaarden worden voldaan. We moeten op Schaarbeek-Vorming over de nodige gronden kunnen beschikken en de economische toestand moet meeziitten. Over werkgelegenheid kan men niet zomaar rationeel beslissen. Die hangt af van heel wat factoren. Ik wil me er voluntaristisch voor inzetten dat de werkgelegenheid positief evolueert.

le site de Scharbeek-Formation, pour lequel le gouvernement élabore actuellement un schéma directeur.

S'ils sont réalisés, tous ces projets peuvent créer ensemble environ 1.500 emplois.

(poursuivant en français)

Je voudrais également répondre à M. Close que l'on a en effet constaté, à l'analyse des derniers chiffres portant sur l'emploi dans le Port de Bruxelles, un léger tassement du nombre des Bruxellois qui y travaillent. Mais il faut évidemment rappeler que le Port détenait un meilleur score en termes d'emploi des Bruxellois que les autres entreprises situées sur le territoire régional.

Ce léger recul nous inquiète également, mais il est difficile d'en établir la cause. Ces personnes ont-elles déménagé ? Nous ne pouvons le dire. Quoi qu'il en soit, nous faisons un effort énorme pour former des Bruxellois à ces fonctions indispensables dans le Port. Le centre logistique y travaille et nous collaborons avec Actiris pour répondre aux besoins des entreprises portuaires.

Ces dernières sont très bien informées de l'existence de primes si elles engagent des personnes mises au travail pour la première fois. Une antenne Actiris située dans le Port même contribue largement à cette information.

Par ailleurs, nous sommes en train d'examiner, avec le concours de l'Organisation des entreprises portuaires, comment on peut encore améliorer le taux d'engagement des Bruxellois. Certes, chaque année, nous organisons "un job day", mais nous pensons pouvoir travailler de manière encore plus efficace pour attirer davantage de Bruxellois.

Je partage en tout cas votre inquiétude concernant le recul des chiffres.

(poursuivant en néerlandais)

Plusieurs conditions doivent être réunies pour créer ces 1.500 emplois : terrains en suffisance à Schaerbeek-Formation et contexte économique favorable. J'entends bien m'engager de manière volontariste pour réaliser ce projet de création d'emplois.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Ik lees voor wat u zelf zei op 26 november 2010: "De Brusselse havenbedrijven zullen de komende drie jaar 1.500 jobs creëren. U mag me daarop afrekenen." Het gaat om 1.500 jobs tegen het einde van de legislatuur. Vandaag zegt u dat Katoen Natie 400 banen oplevert en dat het aantal voor de passagiers-terminal nog niet gekend is. De 650 banen van het BILC-project zijn al afgevoerd en Schaarbeek-Vorming zal nog wat jobs opleveren, als men erin slaagt om daar iets te realiseren. Zijn dat dan de beloofde 1.500 banen tegen het einde van de legislatuur?

Het is leuk dat u daarmee in de pers komt, maar we kunnen het havenbeleid alleen maar controleren en mee opvolgen als u realistische doelstellingen stelt. U hebt me er vandaag niet van overtuigd dat ik u op die 1.500 nieuwe havenjobs positief kan afrekenen. Ik noem het een eerder irrealistische voorspelling.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het project iRail".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- iRail is een vzw die software-ingenieurs en programmeurs ondersteunt bij onderzoek naar en het creëren van IT-toepassingen - zoals applicaties en widgets - en in het bijzonder mobiele applicaties. Zij gebruiken de gegevens van bijvoorbeeld de NMBS en de MIVB en maken daarvoor een applicatie, zodat elke reiziger van deze vervoersmaatschappijen kan zien wanneer de bus, tram of trein aankomt of waar die zich op een bepaald moment bevindt. Dat is

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Qu'en est-il exactement de ces 1.500 emplois ? Seront-ils bien créés d'ici la fin de la législature ?*

Vous faites des déclarations ambitieuses à la presse, certes, mais nous ne pouvons contrôler et suivre la politique du Port que si vous fixez des objectifs réalistes. Or, cet objectif de 1.500 nouveaux emplois me semble irréaliste.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "le projet iRail".

M. le président.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *iRail est une asbl qui assiste les informaticiens dans la création d'applications IT, et en particulier d'applications mobiles. Ces applications utilisent notamment les données de la STIB ou de la SNCB pour informer les usagers sur leur temps d'attente.*

Pour permettre aux développeurs d'écrire ces applications, iRail a créé une "application programming interface (API)", qui collecte des

bijzonder handig om te weten.

Opdat de ontwikkelaars die applicaties zouden kunnen schrijven heeft iRail een zogenaamd application programming interface (API) opgezet. Deze interface haalt de gegevens overal waar ze op het internet te vinden zijn, in casu dus bij openbaarvervoermaatschappijen. Hier toe zijn ruwe, open data van groot belang. Ze zorgen voor een snelle en efficiënte ontwikkeling en verhogen de betrouwbaarheid van de applicatie. Hoe degelijk gebouwd en gebruiksvriendelijk een applicatie ook mag zijn, indien de aangeleverde informatie niet betrouwbaar is, is ze niets waard.

De MIVB werd onlangs gecontacteerd met de vraag haar gegevens ter beschikking te stellen voor iRail-applicaties.

Op de vraag kwam helaas een negatief antwoord, met het argument dat door de onderverhuring of "sublicensing" aan derden geen kwaliteitscontrole meer mogelijk zou zijn, terwijl de MIVB verantwoordelijk zou worden gehouden voor de kwaliteit van de gegevens. Dat argument houdt geen stek. In andere landen doet zich dezelfde situatie voor. Ook daar proberen softwareontwikkelaars toepassingen te maken op basis van ruwe gegevens die ze van openbaarvervoermaatschappijen krijgen. Die maatschappijen maken zich niet ongerust, want de applicaties worden door anderen gemaakt, zodat ze er zelf niet verantwoordelijk voor zijn.

Het bedrijf iRail geeft geen informatie door en levert enkel gegevens als het bedrijf daar specifiek om wordt gevraagd. Een gebruiker voert altijd een specifieke vraag in op een browser. De API is slechts een instrument dat wordt gebruikt om de informatie te delen. In principe wordt de informatie op geen enkele manier gemanipuleerd.

De NMBS reageerde eerder ook al sceptisch met het argument dat iRail de intellectuele eigendomsrechten van de NMBS zou schenden, meer in het bijzonder de auteursrechten. Ook deze argumentatie is twijfelachtig. Auteursrechten zijn immers niet bedoeld om alle creaties te beschermen. Enkel originele creaties met een concrete vorm worden door het auteursrecht beschermd. Auteursrechtelijke bescherming geldt dus niet voor ruwe gegevens. Die argumentatie is eigenlijk een drogreden om geen gegevens ter beschikking te stellen.

données partout sur internet, et en l'occurrence auprès des sociétés de transport. L'accès à des données brutes est très important dans cette optique, car ces données accroissent l'efficacité et la fiabilité de l'application.

La STIB a été récemment contactée pour mettre ses données à disposition pour les applications iRail.

Cette demande a malheureusement essuyé un refus, sous prétexte qu'un système de sous-location ou de "sous-licences" à des tiers ne permettrait plus à la STIB de contrôler les données dont elle est responsable. Cet argument ne tient pas debout. Dans d'autres pays, des développeurs de logiciel créent des applications à partir des données brutes que leur transmettent les sociétés de transport en commun. Celles-ci ne sont pas responsables des applications créées par d'autres.

iRail ne transmet pas d'informations et ne livre des données que sur demande expresse de l'entreprise. L'utilisateur introduit toujours une demande spécifique sur le logiciel de navigation. Quant à l'API, il reste un instrument servant à partager l'information, et non à la manipuler.

La SNCB s'interroge également sur un autre argument qui lui paraît douteux : iRail violerait les droits de propriété intellectuelle, en particulier les droits d'auteur. Or, les droits d'auteur protègent uniquement une création originale et la mise en forme concrète d'une idée, et non pas des données brutes. Il semblerait que règne en Belgique une peur injustifiée vis-à-vis de la mise à disposition de données libres. En France, en Angleterre ou en Allemagne, il est par contre possible de télécharger gratuitement une application permettant de consulter les horaires de tram ou de bus sur son smartphone.

Entre-temps, la SNCB a décidé de mettre l'information nécessaire à la disposition d'iRail. Bien que les données brutes ne soient pas soumises aux droits d'auteur, les entreprises ne sont pas obligées de les mettre à disposition de tiers. Il faut donc compter sur la bonne volonté des sociétés de transport en commun. En tant que ministre de tutelle, êtes-vous prête à encourager la STIB à mettre ces données publiques à disposition ?

Dat is bijzonder jammer, want het wijst erop dat er in België koudwatervrees bestaat over het ter beschikking stellen van vrije gegevens. In andere landen wordt daar niet moeilijk over gedaan.

Veel mensen vragen zich af waarom ze bijvoorbeeld in Frankrijk, Engeland of Duitsland wel met hun smartphone een gratis applicatie kunnen downloaden om na te gaan wanneer de tram of de bus arriveert, maar niet in België. Het probleem is te wijten aan de weigering van de openbaarvervoermaatschappijen om hun gegevens ter beschikking te stellen.

Aangezien de website van iRail zich beperkt tot het overnemen van ruwe gegevens, zoals de plaats van vertrek, de aankomst van de rit, de duurtijd enzovoort, kan er geen sprake zijn van auteursrechten. De NMBS heeft inmiddels beslist om de nodige informatie ter beschikking te stellen van iRail. Hoewel ruwe gegevens volgens de tweede databankenwet niet onderhevig zijn aan auteursrechten, zijn bedrijven niet verplicht om zulke gegevens ter beschikking te stellen aan anderen. Men moet dus op de bereidwilligheid van openbaarvervoermaatschappijen rekenen. Bent u bereid om als voogdijminister de MIVB ertoe aan te sporen om open data ter beschikking te stellen?

Besprekking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Al sinds vorig jaar heeft de MIVB haar gegevens toegankelijk gemaakt voor wie hiermee een nieuw product of een nieuwe toepassing wil maken. Zo stelt de MIVB gegevens beschikbaar over haar haltes en hun geolocalisatie, de lijnen en hun trajecten, de details van de haltes op een lijn en de theoretische dienstregelingen aan iedere halte. De gegevens zijn relatief gemakkelijk te bekomen door een e-mail te sturen aan de MIVB. Alle informatie over deze "data sharing" is trouwens te vinden op de website van de MIVB.

Het lijkt mij niet meer dan normaal dat de MIVB een aantal voorwaarden koppelt aan het gebruik van deze gegevens. Die algemene voorwaarden zijn

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Depuis l'an dernier, la STIB a rendu ses données accessibles pour tout qui souhaite créer un nouveau produit ou une nouvelle application. Il suffit d'envoyer un e-mail à la STIB pour les obtenir. Toutes les informations sur ce "partage de données" se retrouvent sur le site de la STIB.

L'utilisation de ces données est, bien entendu, soumise à un certain nombre de conditions, qui ne sont pas insurmontables. En témoigne le fait que dix partenaires de la STIB ont entre-temps déjà demandé et obtenu l'accès à ces données. En outre, les concertations qui sont actuellement menées avec trois futurs partenaires se déroulent pour le

ook terug te vinden op de website. Dat het hier niet gaat om onoverkomelijke regels, blijkt uit het feit dat intussen reeds tien partners van de MIVB toegang gevraagd en gekregen hebben tot deze gegevens, terwijl het overleg met drie bijkomende partners op de goede weg is.

iRail voldoet echter niet aan deze algemene voorwaarden. Het is immers geen toepassing of website op zich, maar software die de gegevens van de MIVB op haar beurt ter beschikking wil stellen van derden, die er dan op hun beurt toepassingen mee kunnen ontwikkelen. De huidige voorwaarden van de MIVB (zie artikel 3.2 en 4.2) laten deze "onderlicenties" niet toe, om te vermijden dat de MIVB geen controle meer zou hebben over haar gegevens.

Dat gebrek aan controle zou immers de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de informatie aan klanten van de MIVB in gevaar kunnen brengen. Eigenlijk is het relatief simpel: wie een toepassing wil maken met de gegevens van de MIVB neemt best rechtstreeks contact op met de MIVB en hoeft daarvoor geen gebruik te maken van iRail. De meerwaarde van iRail is mij niet duidelijk.

Er is nog een ander probleem. Volgens de algemene voorwaarden moet het gebruik van de gegevens van de MIVB voldoen aan de regels inzake openbare orde en goede zeden. De MIVB beschikt echter over informatie die er sterk op wijst dat iRail de gegevens van de MIVB op illegale wijze toch van haar website zou hebben gehaald, iets wat ze ook al deed bij de NMBS.

De MIVB gaat er toch nog altijd van uit dat het belangrijk is om de garantie te hebben dat er een betrouwbare gegevensuitwisseling is, maar dat werd door deze actie van iRail toch wel wat onderuitgehaald.

Wat er ook van weze, in het geval van iRail werd alleszins niet voldaan aan de algemeen geldende voorwaarden die vandaag bestaan. Dat was dan ook de reden dat de MIVB haar gegevens niet aan iRail ter beschikking heeft gesteld. In de toekomst is het niet uitgesloten dat iRail wel tracht tot een goede relatie te komen met de MIVB, zoals trouwens verschillende andere actoren wel gedaan hebben, die erin geslaagd zijn om tot een goede samen-spraak met de MIVB te komen.

mieux.

iRail ne satisfait cependant pas à ces conditions générales : il ne s'agit pas, en effet, d'une application ou d'un site internet en soi, mais d'un logiciel dont le but est de mettre, à son tour, les données de la STIB à la disposition de tiers, qui peuvent alors développer des applications. Les conditions de la STIB ne permettent pas ces "sous-licences", afin d'éviter qu'elle n'ait plus le contrôle sur ces données, ce qui pourrait mettre en péril la qualité et la fiabilité des informations que la STIB fournit à ses clients.

Un autre problème se pose : les conditions générales prévoient que l'utilisation des données de la STIB doit être conforme aux règles relatives à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Or, les concepteurs d'iRail auraient obtenu les données de la STIB illégalement sur son site internet, ce qu'ils ont déjà fait avec la SNCB.

Quoi qu'il en soit, iRail n'a pas respecté les conditions générales en vigueur. C'est la raison pour laquelle la STIB ne met pas ses données à disposition d'iRail, en n'excluant pas pour autant une meilleure collaboration à l'avenir.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Ik denk dat het een vergissing is om die data niet ter beschikking te stellen van elke geïnteresseerde. Dat is nu namelijk net het principe van die 'apps' die gemaakt worden voor mobiele telefonie: je haalt ergens gegevens, dan maak je een app, en de concurrentie onder de apps doet de rest. Het zijn de gebruikers die de app goed of slecht vinden. Als die gegevens niet betrouwbaar zijn, dan is dat niet uw probleem of het probleem van de MIVB, maar dan is dat het probleem van diegene die de app maakt.

Dat principe wordt ook in het buitenland toegepast. Er zijn bijvoorbeeld in Duitsland een paar apps voor het openbaar vervoer die je kan kopen of gratis downloaden op je gsm. Geen van die apps wordt gemaakt door de openbare vervoermaatschappijen zelf. Het zijn de gebruikers die vaststellen of het al dan niet een goede app is. Als de gebruiker die app niet goed vindt, koopt of downloadt hij die niet meer.

Ik begrijp dat u ongerust zou zijn indien gegevens op de MIVB-website niet betrouwbaar zouden zijn. Ik begrijp ook dat, indien de MIVB zelf een applicatie zou maken, ze ervoor moet zorgen dat die gegevens betrouwbaar zijn. Dat is normaal. Als u echter gewoon gegevens beschikbaar stelt en anderen de applicatie maken, dan is er geen enkele gebruiker die u ter verantwoording zal roepen indien de gegevens niet zouden kloppen.

Ik vraag mij tot slot af wie de tien MIVB-partners zijn die wél de gegevens hebben gekregen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik beschik hier niet over die informatie. Ik zal ze u laten bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE

M. le président.- La parole est à Mme Ampe.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- Ces données devraient être mises à disposition de tout un chacun, selon le principe des 'apps' utilisées en téléphonie mobile, que n'importe qui peut créer à partir des données qu'il a pu récolter. La fiabilité de ces données est sous l'entièvre responsabilité de l'auteur de l'application ou 'app'.

En Allemagne par exemple, il est possible d'acheter ou de télécharger gratuitement sur votre gsm des 'apps' qui ne sont pas créées par les sociétés de transport en commun, mais donnent des informations sur les transports en commun. Ce sont les utilisateurs eux-mêmes qui décident de la pertinence de ces 'apps'. Ils sont libres de continuer ou non à les acheter ou les télécharger.

La STIB est uniquement responsable de la fiabilité des données qu'elle publie sur son site internet. Si elle met des données à la disposition d'autres personnes qui, à leur tour, créent des applications, elle ne peut en rien être tenue responsable de la fiabilité de ces informations.

Qui sont ces dix partenaires de la STIB qui ont reçu ces données ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Je vous fournirai ultérieurement cette information.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de plannen voor een sneltram tussen Brussel en het Pajottenland".

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- U hebt een tijdje geleden aangekondigd dat u gewestoverschrijdend samenwerkt met uw Vlaamse collega. We kunnen dat alleen maar toejuichen. Ik hoop dat u dat ook in dit dossier doet.

De Lijn heeft het project 2020 gelanceerd. Dat is een algemene reflectie over de nieuwe tramlijnen die in Vlaams-Brabant gecreëerd moeten worden en over de link met Brussel. De Lijn heeft vijf lijnen geselecteerd die ze prioritair wil ontwikkelen en die tegen 2020 operationeel moeten zijn.

Om dat te realiseren, moeten de studies momenteel al opgestart worden. De Lijn zou deze zomer de studie over het traject tussen Ninove en het Pajottenland opstarten.

In het regeerakkoord staat dat een lijn vanuit het Weststation via Prins van Luik naar het Westland Shopping Center een van de prioriteiten van de regering is. Is dit al meer geworden dan een zinnetje in het regeerakkoord? Waar staat u met dit project? In hoeverre is er aansluiting met het project van De Lijn? Het is mooi dat De Lijn vanuit Vlaams-Brabant een eigen project lanceert, maar natuurlijk moeten we ook binnen Brussel de aansluiting creëren. Die moet bij voorkeur op dezelfde plaats gebeuren. De Lijn overweegt vooral om de Ninoofsesteenweg te volgen, terwijl het Westland Shopping Center natuurlijk niet op die steenweg uitkomt.

Hebt u overleg gehad met Vlaams minister Hilde Crevits? Is er structureel overleg tussen De Lijn en de MIVB? Hoeven staat het met de studie over de tramlijn vanuit het Weststation en het Westland Shopping Center? Wat is de stand van zaken?

Wat is de timing van de effectieve ontwikkeling van die tramlijn binnen Brussel?

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les projets de tram rapide entre Bruxelles et le Pajottenland".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Nous saluons votre volonté de collaborer avec la Région flamande et nous espérons que c'est bien le cas dans ce dossier.

De Lijn a lancé le projet 2020, soit une réflexion générale au sujet des nouvelles lignes de tram qui doivent être créées dans le Brabant flamand et du lien avec Bruxelles.

Afin de réaliser son objectif de développer cinq lignes prioritaires à l'horizon 2020, la société doit lancer dès maintenant les études nécessaires. Ainsi, De Lijn entend débuter cet été l'étude relative au parcours entre Ninove et le Pajottenland.

L'accord de gouvernement stipule qu'une ligne entre la Gare de l'Ouest et le Westland Shopping Center est jugée prioritaire. Qu'en est-il exactement ? Quel est le lien avec le projet de De Lijn ? Il faut veiller à intégrer les projets bruxellois et flamands.

Vous êtes-vous concertée avec la ministre flamande, Mme Crevits ? Y a-t-il une concertation structurelle entre De Lijn et la STIB ? Où en est l'étude au sujet de cette ligne de tram ? Quel est le calendrier de réalisation effective de cette ligne à Bruxelles ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw De Jonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla De Jonghe.- Ik begin mijn tussenkomst met enkele cijfers. Tussen 88 en 95% van het verkeer in de hoofdstad is woonwerkverkeer en van de 25 punten met de meeste files van het Vlaams Gewest ligt er ruim de helft op onze Brusselse Ring. We kunnen dus stellen dat Brussel de filehoofdstad van Vlaanderen is. Een van de redenen is een gebrek aan flexibele verbindingen van het openbaar vervoer tussen Brussel en het hinterland. Onze spoorweg is nog altijd afgestemd op het woonwerkverkeer van en naar het centrum van Brussel. Intussen zijn er veel bedrijven en KMO's uit het centrum weggetrokken. Ze hebben zich gevestigd in de rand van Brussel of net erbuiten, waar bereikbaarheid met het openbaar vervoer veel minder voor de hand ligt.

Hetzelfde geldt voor de verkavelingspolitiek in Vlaams- en Waals-Brabant. Ook die brengt nieuwe mobiliteitsproblemen voor onze hoofdstad met zich mee. Dit kan niet worden opgevangen met de klassieke spoorwegverbindingen. Investeren in nieuwe infrastructuur is dus een goede zaak. Wij zijn blij met de plannen van De Lijn voor de aanleg van een sneltram naar Brussel en zijn ervan overtuigd dat dit een meerwaarde kan betekenen voor de mensen uit het Pajottenland.

De MIVB staat niet stil en verricht heel wat studiewerk naar allerhande mobiliteitsscenario's. Ook dit idee wordt er bestudeerd. Ik ben erg nieuwsgierig naar het overleg tussen beide maatschappijen. Op overleg is door onze partij altijd al de nadruk gelegd. Ook op concrete samenwerking. Zelf heb ik met mevrouw Irina De Knop van het Vlaams parlement deze oefening gemaakt. Belangrijk is om gezamenlijke doelstellingen op te stellen. Ik denk bijvoorbeeld aan het maximaal aantal overstappen tussen de woonste en het werk of de maximale tijdsduur binnen welke het traject moet verlopen.

We moeten het Vlaams en Waals Gewest overtuigen dat de aanleg van de tramlijn gepaard zal gaan met de aanleg van comfortabele en veilige overstapparkings dieper in het Brusselse achterland. Het heeft weinig zin dergelijke parkings op

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme De Jonghe.

Mme Carla De Jonghe (en néerlandais).- Entre 88% et 95% du trafic dans la capitale est dû aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail et plus de la moitié des endroits les plus embouteillés de la Région flamande se situent sur le ring de Bruxelles. Cette situation est due en partie à l'absence de bonnes liaisons en transports publics entre la capitale et son 'hinterland'. Nos chemins de fer sont encore toujours conçus selon le principe des navettes vers le centre de Bruxelles, alors que de nombreuses entreprises et PME l'ont quitté pour s'établir à la périphérie ou juste en dehors de Bruxelles, dans des endroits moins bien desservis en transports en commun.

La politique de lotissement en Brabant wallon et en Brabant flamand entraîne de nouveaux problèmes de mobilité pour Bruxelles, que les liaisons ferroviaires classiques ne sont pas en mesure de compenser. Le projet de tram rapide de De Lijn, qui relierait Bruxelles au Pajottenland, est donc une excellente chose.

De son côté, la STIB examine différents scénarios. Notre parti insiste, comme il l'a toujours fait, sur l'importance de la concertation et de la collaboration concrète entre les deux sociétés de transport public dans ce dossier, et ce, en vue de définir des objectifs communs.

Nous devons convaincre les Régions flamande et wallonne que l'aménagement de la ligne de tram ira de pair avec l'aménagement de parkings de transit confortables et sûrs, plus profondément dans l'arrière-pays.

De quelle façon la Région a-t-elle été consultée ? Combien de fois avez-vous rencontré votre collègue flamande de la Mobilité ? D'autres initiatives sont-elles envisagées pour améliorer la mobilité entre Bruxelles et l'arrière-pays ?

Brussels grondgebid te vestigen omdat de problemen bij de Brusselse ring beginnen.

Op welke manier werd het gewest geraadpleegd? Hoeveel overleg vond er plaats met uw Vlaamse collega voor mobiliteit? Zijn er nog andere initiatieven op komst om de mobiliteit tussen Brussel en het hinterland vlotter te laten verlopen?

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *ECOLO zal zich niet uitspreken over de sneltram naar het Pajottenland, maar ik wil het wel hebben over de infrastructuurwerken die daarvoor in het Brussels Gewest moeten worden uitgevoerd.*

Zowel Wallonië als Vlaanderen hebben ervoor gekozen om hun ruimtelijke ordening zo te plannen dat privéwoonst, werkplaats en ontspanning ver van elkaar verwijderd zijn. Daardoor ontstaan er mobiliteitsproblemen. Ik vind niet dat het Brussels Gewest het gelag moet betalen.

Ik wil er zeker van zijn dat het Brussels Gewest niet moet betalen voor de keuzes die andere gewesten maken.

M. le président.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Mon groupe ne va pas se prononcer ici sur la pertinence de cette ligne de tram rapide qui relie le Pajottenland et la Région de Bruxelles-Capitale. Je voudrais plutôt aborder la question des travaux d'infrastructure qui devront nécessairement être réalisés en Région bruxelloise pour cette fameuse ligne.

Tant la Wallonie que la Flandre ont fait des choix d'habitat, de zoning industriel, d'aménagement du territoire qui ont pour conséquences des problèmes de mobilité, puisque cette dispersion des zonings industriels produit de la circulation entre les lieux de travail, de résidence et de loisirs qui est à charge de la collectivité. Je voudrais qu'on soit très attentifs à ne pas faire porter les choix que les Régions voisines ont faits sur les budgets de notre Région.

Je ne pointe pas ici la pertinence ou non de la réalisation de cette ligne de tram. Je pointe le fait qu'il ne faudrait pas que ce projet soit, dans sa partie réalisée sur le territoire de la Région, à charge du budget de la Région. Cela me poserait un problème.

Je voudrais vérifier ici avec vous que nous ne sommes pas en train de payer pour des choix faits par les autres Régions.

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In tegenstelling tot de heer Albishari beschouwt mijn fractie dit project niet als een bedreiging. Elk project dat tot een afname van het autoverkeer in het Brussels Gewest leidt, vinden wij in principe goed. Dat is ons uitgangspunt.

We moeten natuurlijk wel nadenken over de manier waarop Vlaanderen met het project omspringt. Nemen we bijvoorbeeld het GEN. De NMBS ziet

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Tout projet qui contribue à la diminution de la pression automobile est positif, pour mon groupe. Celui-ci ne nous apparaît pas comme une menace. Nous devons vérifier quel est l'objectif poursuivi par la Flandre au travers de ce projet. Par exemple, le RER est pour la SNCB conçu uniquement pour amener les navetteurs dans Bruxelles, mais ne tient pas compte des Bruxellois.*

dat als een middel om horden pendelaars naar het centrum van Brussel te brengen, zonder dat de Brusselaars er iets aan hebben. Eigenlijk zou het GEN een BEN ("Brussels Expresnet") moeten worden.

Als De Lijn een sneltram realiseert, moeten ook de Brusselaars er iets aan hebben. We moeten het project een kans geven, maar het kan niet de bedoeling zijn dat het Vlaams Gewest het dossier zomaar oplegt zonder inspraak of een visie die rekening houdt met de Brusselse mobiliteit.

Mevrouw Grouwels, u zegt dat u vlot overleg pleegt met uw Vlaamse collega. Maar de heer Albishari heeft een punt: de Brusselse financiën mogen niet opdraaien voor andermans keuzes en plannen. Ik zou er echter niet op voorhand van uitgaan dat die sneltram geen goed idee is.

Ik wil de Franstalige parlementsleden vragen om hier geen communautaire kwestie van te maken. Ik heb de indruk dat sommigen elk Vlaams voorstel inzake openbaar vervoer meteen als een communautair dossier beschouwen. Ik benader zulke zaken louter als mobiliteitsdossiers.

We moeten echter realistisch zijn. Het heeft geen zin om zo'n tramlijn aan te leggen als bijvoorbeeld blijkt dat de vervoersbewijzen van de MIVB niet geldig zijn op de tram, of als die tramlijn gebruik maakt van Brusselse openbare ruimte waarmee het gewest andere plannen heeft. Zulks is uiteraard uit den boze.

De tramlijn zou evenmin tot stadsvlucht mogen leiden. Er werken steeds minder Brusselaars bij de Haven of andere instellingen. De stadsvlucht is dus nog altijd aan de gang. Het kan niet de bedoeling zijn dat de stadsvlucht door de tram verder wordt gestimuleerd. Ik wil het project echter een kans geven en het dossier kritisch blijven volgen.

Bovendien moeten we in deze moeilijke financiële tijden goed nadenken of dit project wel prioritair is.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik heb iemand horen zeggen dat Brussel de stad is met de meeste files in Vlaanderen.*

Vous déclarez avoir eu des concertations avec la Flandre. Néanmoins, comme le pointe M. Albishari, il ne faudrait pas que Bruxelles porte les choix des Régions voisines. Il ne s'agit pas non plus de rejeter ce projet d'emblée. Je demande aux francophones de ne pas en faire une question communautaire. Certains ont tendance à considérer chaque projet de mobilité flamand comme une question communautaire. Il s'agit pourtant purement de dossiers de mobilité.

Il serait néanmoins insensé de créer une ligne de tram qui ne serait pas accessible aux usagers de la STIB et qui utiliserait l'espace public bruxellois à d'autres fins que celles prévues par la Région. Il ne faudrait pas non plus que ce projet agrave l'exode urbain. De moins en moins de Bruxellois travaillent au Port de Bruxelles. Je tiens néanmoins à offrir une chance à ce projet et à le suivre de manière critique. Nous devons en outre réfléchir à la pertinence de ce dossier en ces temps difficiles.

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Peut-être ai-je mal compris, puisque c'était en néerlandais, mais il m'a semblé entendre quelqu'un dire : "Bruxelles est la ville où il y a le plus de files en Flandre." A priori, nous

Voor zover ik weet is het Brussels Gewest nog altijd een volwaardig gewest dat door de Grondwet is erkend en is mobiliteit een gewestelijke materie. Bewijs daarvan is dat de MIVB belast is met het openbaar vervoer in Brussel. Het gaat om een openbare dienst en dat principe moet worden verdedigd.

Indertijd bestond één van de grote strijdpunten van het Vlaams Gewest erin om alle trams die uit Brussel kwamen af te schaffen, waaronder de tram tot Vilvoorde. Het argument was dat het Brussels en het Vlaams Gewest volwaardige gewesten waren en dat er geen sprake kon zijn van een vermenging van de netwerken.

Nog niet zo lang geleden verdedigde uw voorganger, de heer Smet, de verlenging van tramlijn 9 tot Wemmel. Dat leek mij een fantastisch idee, maar er is direct protest gekomen tegen deze tram die het Brussels grondgebied zou verlaten om een faciliteitengemeente in het Vlaams Gewest te koloniseren.

Ik wil hier geen communautaire zaak van maken, maar als ik hoor dat Vlaanderen in het kader van de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Vlaams-Brabant van plan is om trams aan te leggen tot aan het Weststation in Brussel, roept dit toch vragen op!

De Lijn, de TEC en de MIVB moeten zo goed mogelijk samenwerken, maar vandaag rijden er tientallen bussen van De Lijn in Brussel, die meerdere Brusselse gemeenten doorkruisen, zonder enige vorm van overleg. Bovendien zijn ze vaak leeg.

De Lijn beschouwt Brussel als haar grondgebied en als een deel van haar netwerk. Ze zou op haar minst contact kunnen nemen met het Brussels Gewest of de Brusselse gemeenten, al was het maar uit beleefdheid.

Ik heb dus grondige twijfels bij de politieke wil om in het Brussels Gewest de netwerken van De Lijn en de MIVB op een intelligente manier uit te bouwen.

sommes à Bruxelles, et la Région de Bruxelles-Capitale est une Région à part entière reconnue par la Constitution.

Pourquoi dis-je cela d'entrée de jeu ? Certainement pas pour en faire une affaire communautaire, mais pour rappeler les enjeux. La mobilité est une affaire régionale : la preuve en est la présence ici de Mme Grouwels, ministre régionale de la Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Et notre opérateur à nous, c'est la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), qui est chargée par notre institution de travailler sur les transports publics en Région bruxelloise. C'est un service public, et il faut soutenir ce principe.

Il y a longtemps déjà, j'allais souvent avec ma femme faire des courses au Cora de Vilvorde, avec le tram qui passait sur la Schaerbeeklei, dont vous vous souvenez certainement.

Un des grands combats de la Région flamande, rappelons-le, a été de supprimer tous les trams qui sortaient de la Région et qui arrivaient en Flandre, et donc ce tram, qui allait jusqu'à Vilvorde. Sous prétexte, à l'époque, que les Régions bruxelloise et flamande étaient des Régions à part entière, et qu'il était hors de question de commencer à entremêler des réseaux en sortant de leurs territoires respectifs !

Rappelons aussi qu'il n'y a pas si longtemps, M. Smet, qui a précédé Mme Grouwels dans la compétence de la Mobilité à Bruxelles, a évoqué dans le dossier du tram 9 la possibilité d'aller jusque Wemmel. Moi qui soutiens les transports publics, j'ai trouvé cela génial ! Mais, bien entendu, des voix se sont élevées pour protester contre ce tram qui quitterait son territoire pour aller coloniser une commune à facilités en Région flamande.

Je veux bien ne pas en faire une affaire communautaire, mais quand on entend que dans le cadre du plan de développement des transports publics en Brabant flamand, on va faire venir des trams jusqu'à la gare de l'Ouest à Bruxelles, on peut quand même se poser des questions sur les directions de l'Histoire !

Mais j'y suis favorable. Bien entendu, De Lijn, le TEC et la STIB doivent collaborer au maximum en la matière. Et là, permettez-moi d'avoir des doutes.

Soyons honnêtes intellectuellement : aujourd'hui, des bus De Lijn se promènent vides par dizaines, notamment sur le boulevard Léopold II et ce, dans les deux sens. Ils traversent plusieurs communes bruxelloises dans une absence totale de concertation. J'ai appris un jour, de la bouche des habitants de la rue Bonaventure à Jette, qu'un bus De Lijn - allez savoir lequel ! - passe dans cette rue ! Or, la commune n'en a pas été informée, pas plus que la Région !

De Lijn considère vraiment le territoire de la Région bruxelloise comme le sien, son hinterland économique et une partie de son réseau. Je tiens à dire que je n'ai rien contre De Lijn, mais cette société n'a pas jugé utile, ne fut-ce que par courtoisie, de prendre contact avec la Région bruxelloise ou les communes. Il n'y a rien eu ! Alors, j'ai de réels doutes sur la volonté politique d'implémenter intelligemment en Région bruxelloise les réseaux De Lijn et STIB.

De voorzitter (in het Frans).-*Ik denk niet dat de heer Albishari zich over de pertinente van die tram of over het gebrek aan overleg heeft willen uitspreken. Hij heeft gewoon gewezen op een belangrijk sociaal en financieel element, namelijk dat het de meer gegoeden zijn die rond Brussel wonen en dat moet worden vermeden dat de minder gegoeden voor de meer gegoeden moeten betalen. Dit thema verdient een debat in commissie.*

M. le président.- Je crois que l'intervention de M. Aziz Albishari, qui a suscité quelques remous, n'a pas été bien comprise. Vous démentirez si je me trompe, mais M. Aziz Albishari n'a pas voulu se prononcer sur la pertinence ou non de ce tram.

Il ne s'est pas davantage prononcé sur le manque ou non de concertation quand une Région décide de quelque chose. Il a simplement évoqué un élément, important sur les plans social et budgétaire : ce sont les plus riches qui habitent autour de Bruxelles et il ne faudrait pas que les plus pauvres, majoritaires, payent pour les plus riches.

Ce thème méritera un beau débat en commission.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik zal mijn opmerkingen op dat ogenblik herhalen. Het gaat zeker niet om een communautaire kwestie.*

M. Aziz Albishari.- Lors de ce débat, je réitérerai ces remarques. Il n'est pas question de communautaire.

De voorzitter (in het Frans).- *Uw uitspraken waren inderdaad niet communautair getint. U verwees gewoon naar de klassenstrijd.*

M. le président.- Effectivement, je n'ai décelé nul trace communautaire dans les propos de M. Aziz Albishari. Il a simplement évoqué la lutte des classes.

(Gelach)

(Rires)

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Als er één gebied is waarop men over gewest- en lands-grenzen heen moet samenwerken, is het wel mobiliteit. Mijn ervaring is dat de leden van de Europese ministerraad van Transport zeer goed met elkaar samenwerken. Er heerst een goede sfeer omdat het vanzelfsprekend is dat er moet worden samengewerkt.

Zo ook heeft het geen enkele zin dat De Lijn plannen voor tramlijnen richting Brussel uitdoktert, zonder overleg te plegen met het Brussels Gewest.

Ik geef even een voorbeeld voordat ik de vragen beantwoord. Het Brussels Gewest is bezig met de aanleg van een tramlijn in de Leopold III-laan. Het spreekt nogal voor zich dat het dom zou zijn om die tram te laten stoppen aan de gewestgrens. Daarom plegen we overleg met Vlaams minister Crevits en De Lijn om die tramlijn door te trekken richting Zaventem, meer bepaald naar het station en de luchthaven van Zaventem. Er bevinden zich daar heel wat bedrijfsterreinen. Het zou voor Brussel erg nuttig zijn dat die zone bereikbaarder wordt voor Brusselaars.

Dergelijke zaken kunnen nooit eenzijdig worden opgelegd. Dat zou geldverspilling zijn. Samenwerking is noodzakelijk. Dat heeft niets te maken met communautaire kwesties, maar wel met gezond verstand. Op een gegeven moment moeten er echter beslissingen worden genomen over de praktische en financiële kant van de zaak. Er bestaan nu eenmaal gewesten in dit land en er bestaan ook regels inzake de financiering van gemeenschappelijke projecten. De algemene regel, waar men misschien hier en daar van kan afwijken, is dat elk gewest zelf moet bekostigen wat er op zijn eigen grondgebied gebeurt.

We overwegen al langer om de tram in Ukkel aan de Stallelaan door te trekken naar het treinstation van Ruisbroek. Omdat de tram in dat geval op Vlaams grondgebied zou rijden, zouden we met het Vlaams Gewest moeten onderhandelen over de verdeling van de kosten.

Mijnheer Van Damme, in het project Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn wordt onder meer gesproken over de ontwikkeling van een sneltram die zou aansluiten op het Gewestelijk Expressnet (GEN). In dit stadium gaat De Lijn ervan uit dat het tracé zal lopen over de Ninoofse-

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- S'il y a bien un domaine pour lequel on doit collaborer au-delà des limites régionales et nationales, c'est la mobilité. La collaboration est bonne entre les ministres européens du transport. Il serait insensé pour De Lijn de créer un réseau de tram à grande vitesse sans aucune concertation avec la Région bruxelloise.

Par exemple, une ligne de tram est actuellement en construction sur l'avenue Léopold III. Il serait stupide de l'arrêter à la frontière régionale. Nous avons donc, en concertation avec les opérateurs flamands, négocié sa prolongation jusqu'à la station de Zaventem. Cette zone, jalonnée de nombreux sites propices aux entreprises, devrait être accessible aux Bruxellois. De tels dossiers ne peuvent pas être imposés unilatéralement, car ce serait un gaspillage d'argent. La coopération est nécessaire. Ce dossier ne relève nullement d'une question communautaire, mais bien du sens commun. Il faut bien qu'à un certain moment, on prenne des décisions pour des raisons pratiques et financières. Il existe des Régions dans ce pays, mais également des règles en matière du financement pour les projets communs.

La règle générale qui prévaut est que chaque Région assume la charge financière de ce qui est développé sur son territoire. La prolongation de cette ligne de tram d'Uccle à la gare de Ruisbroek est envisagée depuis longtemps. Du fait que cette ligne traverse le territoire flamand, nous devrions négocier la répartition des frais avec la Région flamande.

Dans le cadre de son projet "Vision de la Mobilité 2020", De Lijn souhaiterait développer lors des années à venir un tram à haute vitesse qui serait complémentaire au RER. À ce stade, De Lijn part du principe que la ligne circulera sur la chaussée de Ninove entre Ninove et Bruxelles, en direction de la ville. Un projet concret n'est pas encore développé.

Dans le cadre de l'accord de principe, depuis quelques années, des réunions ont régulièrement lieu avec les représentants de De Lijn, la STIB, la Région flamande et la Région bruxelloise. Ces réunions traitent d'éventuelles collaborations en général et de lignes transrégionales en particulier.

Plusieurs modalités, dont celle que vous

steenweg, richting Brussel. Een concreet plan is er echter nog niet.

In het kader van het principeel akkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en onder meer het Vlaams Gewest vinden er sinds een jaar regelmatig vergaderingen plaats met vertegenwoordigers van De Lijn, de MIVB, het Vlaams en het Brussels Gewest. Op deze vergaderingen worden mogelijke samenwerkingen besproken, in het bijzonder voor transregionale lijnen. Diverse modaliteiten, waaronder die die u vermeldt, moeten worden vastgelegd alvorens een gezamenlijk project van gewestgrensoverschrijdende tram van start kan gaan. Het is nog niet duidelijk of een dergelijke tram naar het Pajottenland wel de topprioriteit is van De Lijn.

Als de tramlijn er komt, brengt ons dat bij de studie voor de tramuitbreiding van het Weststation richting Prins Van Luik, die kort vermeld staat in het regeerakkoord. Die studie is nog niet van start gegaan. De uitbreiding is trouwens nog niet meteen aan de orde. Voor ons hebben vier andere lijnen voorrang.

Als het Vlaamse project er ooit komt, is het natuurlijk belangrijk om het Brusselse project daarop af te stemmen. Mijnheer Albishari, we zullen in dat geval wel een akkoord kunnen bereiken over een extra stukje tramlijn tussen het Westland Shopping Center en de tramlijn uit het Pajottenland. Het zou in elk geval goed zijn dat beide projecten aan hetzelfde tempo vorderen, zodat we ze optimaal op elkaar kunnen afstemmen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- De tramlijn aan het Weststation staat in het regeerakkoord vermeld als een van de prioriteiten, maar nu zegt u dat dit project niet wordt uitgevoerd en dat er zelfs niet meteen een studie komt. U wilt afwachten wat De Lijn doet om dan te beslissen over de lijn naar het Westland Shopping Center. Als ik u goed begrijp, ligt het project momenteel volledig stil. Nochtans is het volgens het regeerakkoord een van de belangrijkste projecten van deze regering. Uw standpunt is zeer bizar. Ik zal de minister-president vragen of hij het ermee eens is dat u het regeerakkoord niet uitvoert.

mentionnez, doivent encore être déterminées avant qu'un projet commun de tram transrégional, tel que le tram vers le Pajottenland, puisse être lancé. L'étude concernant l'extension du tram Gare de l'Ouest - Prince de Liège n'a pas encore démarré. Quatre autres lignes sont en effet des projets prioritaires.

Si le projet flamand se concrétise, il va de soi que le projet bruxellois devra être adapté en conséquence. Dans ce cas, nous pourrions parvenir à un accord sur un tronçon supplémentaire de ligne de tram, entre le Westland Shopping Center et le Pajottenland.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *D'après votre réponse, le projet de ligne de tram vers le Westland Shopping Center est totalement à l'arrêt, alors qu'il figurait comme l'un des projets prioritaires dans l'accord de gouvernement.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er staan heel wat prioritaire projecten in het regeerakkoord, maar u weet dat de regering in één regeerperiode niet alles kan doen. Wij hebben een studie laten uitvoeren om uit te maken welke de belangrijkste prioriteiten uit het regeerakkoord zijn. Ook het project van een tramlijn naar het Westland Shopping Center werd aan die studie onderworpen. De kosten-batenanalyse gaf aan dat deze tramlijn minder prioritair is dan andere lijnen, die nog tijdens deze legislatuur zullen worden gerealiseerd. Maar dit betekent niet dat het project rond het Westland Shopping Center van de baan is.

De eerste studies, voornamelijk die inzake de kosten-batenanalyse, hebben de rangorde van de prioriteiten bepaald. Die rangschikking ziet er voor de eerste vijf plaatsen in dalende orde als volgt uit: de tramlijn op de Leopold III-laan, de tramlijn aan het Centraal Station, tramlijn 9, tramlijn 94 tot Roodebeek en de tramlijn Westland Shopping. Er is vervolgens een schatting gemaakt van de beschikbare middelen. Dat is de meest faire werkwijze. De eerste vier tramlijnen kunnen worden gerealiseerd, terwijl de tramlijn Westland Shopping zal worden voorbereid.

De heer Jef Van Damme.- In het regeerakkoord staat nergens dat die vijf projecten in volgorde van belangrijkheid werden gerangschikt. Dat is uw interpretatie als minister. Bovendien zegt u hier openlijk dat bepaalde projecten uit het regeerakkoord toch niet zullen worden uitgevoerd en dat dit maar meer dan normaal is! Ik vind dit een bijzonder vreemde uitspraak, die erop wijst dat het regeerakkoord eigenlijk weinig voorstelt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mijnheer Van Damme, slaat u er het vorige regeerakkoord eens op na. U wilt echt niet naar mij luisteren.

De heer Jef Van Damme.- Maar vandaag gaat het over uw regeerakkoord!

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- L'accord de gouvernement mentionne un grand nombre de projets prioritaires, que le gouvernement ne peut pas totalement mettre en œuvre durant une législature. Une étude que nous avions commandée confère un ordre de priorité aux projets inscrits dans l'accord de gouvernement, suivant une analyse coût-profit. D'après celle-ci, le projet de ligne de tram vers le Westland Shopping Center serait moins urgent que d'autres lignes, qui seront encore aménagées au cours de cette législature, ce qui ne signifie pas pour autant l'abandon de ce projet.

Les projets retenus sont, par ordre d'importance : les lignes de tram sur le boulevard Léopold III, à la gare Centrale, la ligne 9, et la ligne 94 jusqu'à Roodebeek.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- L'accord de gouvernement ne précise nulle part que les cinq projets sont classés par ordre d'importance. Il s'agit de votre interprétation en tant que ministre. De plus, vous déclarez ouvertement qu'il est normal que certains projets inscrits dans l'accord de gouvernement n'aboutissent pas, dépréciant par là même cet accord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Monsieur Van Damme, vous devriez consulter le précédent accord de gouvernement.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- C'est de votre accord de gouvernement qu'il est question aujourd'hui !

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ook de vorige regering heeft bepaalde projecten uit haar regeerakkoord niet uitgevoerd. Denken we maar aan het debat over de fietspaden.

(Rumoer)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de stand van zaken van de werken aan metrostation Graaf van Vlaanderen".

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Mijn vraag gaat over het metrostation Graaf van Vlaanderen, maar zou ook over heel wat andere stations kunnen gaan, zoals Bockstael, Zwarte Vijvers, enzovoort.

Het probleem is dat de werkzaamheden aan het metrostation Graaf van Vlaanderen zeer lang aanslepen en amper vorderen. Daardoor ontstaat er veel ergernis en frustratie bij bewoners en gebruikers, die de toestand niet begrijpen.

De werkzaamheden omvatten de installatie van liftkokers en de vernieuwing van de vloerbekleding

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Le gouvernement précédent n'est pas non plus parvenu à faire aboutir certains projets, en matière de pistes cyclables par exemple.

(Rumeurs)

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'état d'avancement des travaux à la station de métro Comte de Flandre".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Les travaux d'aménagement de la station de métro Comte de Flandre traînent en longueur, ce qui provoque l'agacement et la frustration des habitants et des usagers, qui ne comprennent pas cette situation.

Ces travaux comprennent l'installation d'ascenseurs et le remplacement du revêtement de sol de la station. Ce chantier, qui ne devait en principe durer que quelques mois, traîne depuis un an et demi, alors que l'installation des portillons d'accès a été menée à bien en deux mois.

van het station. Dit vergt normaal gezien weinig werk. Op een paar maanden tijd zou de werf achter de rug moeten zijn.

In de praktijk merken we echter dat de werken al anderhalf jaar aanslepen. Kunt u dat bevestigen? Ze zijn in elk geval nog altijd niet ver gevorderd. Zo werden de liftkokers nog altijd niet geïnstalleerd, zijn de roltrappen voortdurend defect en is de vernieuwing van de vloerbekleding nog niet opgeschoten.

De toegangspoortjes, die ervoor moeten zorgen dat mensen het station alleen kunnen binnengaan als ze over een geldig vervoersbewijs beschikken - en die ik overigens zeer nuttig vind - werden op twee maanden tijd geïnstalleerd. Blijkbaar vormde dat geen enkel probleem. Ik begrijp niet waarom de andere werken nu al één à twee jaar aanslepen, en nog altijd niet zijn beëindigd. Ik begrijp al evenmin de prioriteiten van de MIVB.

Wat is de planning? Op welke vlakken werd die niet gerespecteerd? Hoe zult u over de werken communiceren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De werken voor de bouw van liften in het metrostation Graaf van Vlaanderen worden door de diensten van Beliris gefinancierd en uitgevoerd.

De werken werden aangevat in februari 2009. De contractuele termijn bedroeg zes maanden. Beliris heeft in het station een informatiebord van 2 op 1 m laten plaatsen ten behoeve van de reizigers. Dit bord vermeldt de kostprijs van de werken, de duur en de partners.

Meerdere onverwachte omstandigheden tussen het aanbestedend bedrijf en Beliris hebben ervoor gezorgd dat de termijn een aantal keer werd verschoven. Uiteindelijk werden de werken aan het station Graaf Van Vlaanderen eind 2010 voltooid.

Bovengronds zal de toegang tot de lift opgenomen worden in een gemeentelijk gebouw, dat nog moet worden opgetrokken. Momenteel is de gemeente Molenbeek bezig met de onteigening van de grond die nodig is voor dit bouwproject. Enkel de stedenbouwkundige vergunning voor de bovengrondse lift

Quel est le calendrier de réalisation des travaux ? Sur quels plans n'est-il pas respecté ? Comment comptez-vous organiser l'information relative à ces travaux ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Les travaux pour la construction des ascenseurs à la station Comte de Flandre sont financés et exécutés par les services de Beliris.

Les travaux ont été entamés en février 2009. Le délai contractuel pour terminer ceux-ci était de six mois. Dans cette station, Beliris a fait placer un panneau d'information aux voyageurs, d'une dimension d'un mètre sur deux, stipulant le montant, la durée des travaux et les différents acteurs de ce projet.

Plusieurs aléas entre l'entreprise adjudicataire et Beliris ont entraîné des périodes de suspension de délai. Finalement, les travaux se sont achevés à la fin 2010.

En surface, l'accès à l'ascenseur sera englobé dans un futur bâtiment communal. L'équipement proprement dit en ascenseurs est planifié dans le courant de l'année 2012.

Les travaux pour la rénovation des cinq escalators

is al in orde. De bouw van de betonnen 'doos', een box die nodig is voor de beveiliging van de lift, is gepland vanaf september 2011. De eigenlijke uitrusting van de liften is gepland in de loop van 2012.

De werken voor de vernieuwing van de vijf roltrappen zullen worden afgestemd op de werken voor de bouw van de liften, zodat er altijd een maximale toegankelijkheid gewaarborgd is. De werken voor de vervanging van de vloerbedekking in caoutchouc door tegels gingen in november 2010 van start en zullen in de loop van juni 2011 klaar zijn. De werken worden door Mobiel Brussel uitgevoerd.

Het kunstwerk zal in de loop van 2011 worden opgefrist in het kader van de onlangs toegekende middelen voor het onderhoud van de kunstwerken in de metro. Er staat op korte termijn geen project op stapel om een luifel te bouwen boven de roltrappen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- De vertraging van de werken is er dus gekomen door een probleem tussen Beliris en de aannemer. Waarom kan dat niet meegedeeld worden? Nu zijn de bewoners en de gebruikers totaal niet op de hoogte. De communicatie over de werf valt toch onder de verantwoordelijkheid van de MIVB?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de klacht wegens discriminatie ingediend tegen de MIVB".

seront coordonnés avec la construction des ascenseurs, afin qu'une accessibilité maximale puisse être assurée à tout moment. Les travaux de remplacement du revêtement de sol, qui sont réalisés par Bruxelles Mobilité, ont débuté en novembre 2010 et prendront fin dans le courant du mois de juin 2011.

L'œuvre d'art sera restaurée dans le courant de 2011 dans le cadre du marché stock récemment attribué pour l'entretien des œuvres d'art dans le métro. À court terme, il n'y a pas de projet d'aménagement d'un auvent au-dessus des escalators.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Pourquoi la STIB n'informe-t-elle pas les habitants et les usagers de la raison pour laquelle ces travaux ont pris du retard ?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE CLOSE

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la plainte pour discrimination déposée à l'encontre de la STIB".

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *De vzw 'Pas de bras, pas de chocolat' diende een klacht in tegen de MIVB omdat het bedrag dat werd gevraagd om vrijwilligers met een beperkte mobiliteit naar Couleur Café te vervoeren buitensporig hoog was, namelijk 3.500 euro voor 10 mensen. Aangezien er in de omgeving van Tour & Taxis geen metrostation met een lift is, konden mensen met een beperkte mobiliteit zich enkel in een aangepaste bus naar het evenement begeven.*

De MIVB zou een betere oplossing overwegen voor 2011 en wees erop dat ze er niet op is voorzien om dergelijke diensten 's nachts aan te bieden en evenmin voor spotprijzen wil werken.

Ik ben erg verbaasd over de houding van de MIVB. Festivals doen moeite om de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit te verbeteren. Het is toch niet aanvaardbaar dat de tarieven van de MIVB zo hoog zijn?

Wat zijn de tarieven van de MIVB voor het gebruik van een minibus? Hoe lang op voorhand moet je die reserveren? Wanneer rijden die busjes?

De MIVB verwees naar oplossingen voor 2011. Kunt u die toelichten? Gelden die ook voor andere festivals? Hoeveel metrostations zijn toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit? Wanneer zullen ze allemaal aangepast zijn?

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Plusieurs quotidiens ont relayé la plainte pour discrimination déposée contre la STIB par le fondateur de l'asbl Pas de bras, pas de chocolat.

Comme motif de la plainte, la personne dénonce le montant exorbitant du devis remis par la STIB pour le transport de bénévoles à mobilité réduite lors de l'édition 2010 du festival Couleur Café. La société de transports en commun avait demandé 3.500 euros pour le déplacement des 10 bénévoles, soit 350 euros par personne. De plus, comme le met en évidence le plaignant, les bus adaptés constituaient l'unique possibilité pour ces personnes de se rendre à l'événement puisqu'il n'existe aucune station de métro équipée d'ascenseur à proximité de Tour & Taxis.

Interrogée par la presse sur cette question, la STIB aurait répondu que "des solutions étaient envisagées pour l'édition 2011" d'une part, et que d'autre part, "la STIB n'était pas habilitée pour ce type de transport la nuit et que la société ne souhaitait pas brader ses prix."

Madame la ministre, j'avoue être assez surpris par l'attitude de la STIB dans ce dossier. On connaît les efforts que font les festivals pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux différentes scènes. Il est difficilement concevable que des personnes à mobilité réduite ne puissent participer à un événement culturel parce que les tarifs pratiqués par la société publique de transports sont trop élevés.

Quels sont les prix pratiqués par la STIB pour une location de minibus ? Combien de temps faut-il pour réserver un véhicule de ce type ? Dans quelle tranche horaire circulent-ils ?

La STIB a évoqué dans la presse des solutions envisageables pour l'édition 2011. Quelles sont-elles ? Sont-elles étendues à d'autres festivals que Couleur Café ? Pouvez-vous nous indiquer combien de stations de métro sont actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite ? Quand peut-on espérer que ce soit le cas de l'ensemble des stations ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De minibusjes voor gehandicapten van de MIVB zijn vergelijkbaar met collectieve taxi's en rijden van maandag tot vrijdag en van 6.30 uur tot 23 uur. Ze moeten 48 uur op voorhand worden gereserveerd. Het tarief bedraagt 1,60 euro per persoon en per rit.*

Wie gebruik wil maken van de dienst, moet zich op voorhand inschrijven bij de MIVB.

In het geval waarover een klacht werd ingediend, waren de personen niet ingeschreven bij de dienst Minibussen van de MIVB.

Er werd bijgevolg een offerte gemaakt voor vervoer tijdens het weekend en gedeeltelijk 's nachts, volgens de criteria die van toepassing zijn voor speciaal vervoer.

De organisatoren van Couleur Café hebben niet willen betalen voor de bijkomende vervoerskosten.

De MIVB heeft iemand ter plaatse gestuurd om de toegankelijkheid van het festival voor personen met een beperkte mobiliteit te controleren. In samenwerking met andere collega's heeft dat personeelslid naar oplossingen gezocht om rolstoelgebruikers naar het festivalterrein te vervoeren.

Het zou nu de bedoeling zijn om rolstoelgebruikers met aangepaste busjes naar een locatie te brengen van waar ze zich met hun rolstoelen gemakkelijk naar het festivalterrein kunnen begeven.

De MIVB wijst er echter op dat de beslissingen nog niet vast staan. In overleg met de festivalorganisatoren moet worden nagegaan of ze haalbaar zijn.

Momenteel zijn 23 metrostations toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Tegen 2018 moet dat het geval zijn voor alle 69 metrostations.

De MIVB wijst erop dat ze graag wil samenwerken met de vzw die de klacht indiende, om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, maar ze heeft tevergeefs contact proberen te leggen.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le service "Minibus pour personnes handicapées" de la STIB est un service de transport de porte à porte, fonctionnant sur le modèle du taxi collectif les jours ouvrables, du lundi au vendredi, de 6h30 à 23h00. La réservation doit intervenir 48 heures ouvrables à l'avance, et le tarif s'élève à 1,60 euros par personne et par trajet.

Les bénéficiaires de ce service doivent préalablement être inscrits au service de minibus de la STIB afin de pouvoir enregistrer leurs commandes et organiser au mieux leurs transports.

Pour ce qui est du problème que vous avez soulevé, la STIB m'informe que, dans la demande d'offre initiale, il n'a pas été fait mention de personnes à transporter qui seraient inscrites au service "Minibus pour personnes handicapées".

Le prix a donc été établi en fonction des prestations de conduite à prévoir en week-end, partiellement de nuit, et selon les critères applicables aux transports spéciaux.

Les organisateurs du festival, seuls interlocuteurs de la STIB à ce moment, n'ont pas voulu prendre en charge ces coûts de transport supplémentaires. Sensibilisé à l'accessibilité du festival, le responsable du pôle Personnes à mobilité réduite (PMR) de la STIB s'est rendu sur place lors d'une des soirées de l'édition 2010 du festival.

En collaboration avec ses collègues chargés de l'organisation des services d'autobus, il a recherché les possibilités d'organiser dans de bonnes conditions le transport de personnes en fauteuil roulant dans l'environnement peu propice de Tour & Taxis (du côté de l'avenue du Port) et compte tenu de la foule qui se presse vers les bus à la fin des concerts.

Outre la nécessité d'organiser ces services exclusivement à l'aide de bus accessibles (qui représentent plus de 40% du parc de la STIB à ce jour), les solutions envisagées consisteraient à créer une zone d'embarquement et de débarquement spécifique au débouché d'un cheminement accessible aux personnes en chaise roulante menant aux lieux de concert. Il était également question de

De MIVB wil dus wel degelijk aan de problemen werken.

prévoir, à la demande, le passage des bus par cet arrêt spécifique pour préserver les clients concernés de la cohue.

La STIB insiste sur le fait qu'il ne s'agit à ce jour que de pistes de réflexion, dont la mise en œuvre éventuelle doit être étudiée et ce, en concertation avec les organisateurs du festival.

Précisons encore qu'à ce jour, 23 stations de métro sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le planning prévisionnel de Bruxelles Mobilité, en charge des travaux de rénovation des stations, prévoit que les 69 stations seront rendues accessibles d'ici à 2018.

La STIB ajoute qu'elle se réjouissait de la naissance d'une asbl fondée et animée par de jeunes handicapés actifs avec qui elle aurait aimé collaborer pour progresser vers plus d'accessibilité.

Malheureusement, les tentatives qu'elle a menées pour essayer de renouer un contact constructif avec l'association Pas de bras, pas de chocolat sont restées vaines à ce jour.

En conclusion, il y a donc une véritable volonté de résoudre ces problèmes dans le chef de la STIB.

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *De MIVB slaat de bal wel vaker mis. Naar aanleiding van de City Parade eiste de MIVB 100.000 euro om festivalgangers te vervoeren. De organisatoren gaven er dan maar de voorkeur aan om parking C van de Heizel af te huren, zodat festivalgangers er konden parkeren. Dat is belachelijk.*

In het geval van Couleur Café heeft de MIVB een overeenkomst met de organisatie om festivalgangers te vervoeren. Organisatoren van festivals besteden altijd veel aandacht aan de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

De MIVB moet ook een inspanning doen. Ze kan niet verwachten dat de festivalorganisatoren zelf alle maatregelen nemen om de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren.

Er komt ongetwijfeld een oplossing voor Couleur Café, want het festival verhuist naar de Heizel.

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- En guise de question additionnelle, je vous avais déjà interpellée au sujet de la City Parade et de cette technique commerciale où la STIB se tire une balle dans le pied. Je l'ai déjà dit aux décideurs de la STIB avec lesquels j'ai beaucoup de contacts dans le cadre des événements que je suis amené à organiser par ailleurs.

Je rappelle aux autres commissaires que la STIB avait exigé, lors de la City Parade, 100.000 euros pour organiser le transport des festivaliers vers l'événement. Du coup, les organisateurs de la City Parade avaient loué le parking C et avaient incité les visiteurs à s'y garer au lieu de venir en tram car ils ne pouvaient pas payer le montant exigé par la STIB. C'est ridicule !

Concernant le festival Couleur Café, ce que je reproche, c'est qu'il existe une convention entre la STIB et le festival afin de transporter les festivaliers. Que vous alliez en Flandre, à Bruxelles ou en Wallonie, les responsables des festivals sont

Daar zijn de metrostations toegankelijk voor gehandicapten, wat de zaken zal vereenvoudigen. Ik dring er echter op aan dat de MIVB aandacht besteedt aan personen met een handicap.

Ik vind het jammer dat de MIVB zich zo commercieel opstelt. De MIVB heeft een overeenkomst gesloten met Couleur Café om festivalgangers warm te maken voor het openbaar vervoer. Het is begrijpelijk dat de organisator niet bereid zal zijn om te betalen als de MIVB plots een factuur van 12.000 euro voorlegt. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De MIVB vraagt alle organisatoren van evenementen om een overeenkomst met haar te sluiten. Dat is een goede zaak. Ze moet daarbij echter ook aandacht besteden aan mensen met een beperkte mobiliteit. U moet de MIVB duidelijk maken dat dit tot haar opdracht behoort. Ik zeg niet dat de MIVB voor alle kosten moet opdraaien, maar ze mag evenmin buitensporige kosten aanrekenen.

extrêmement sensibilisés à l'accès des personnes à mobilité réduite. Un parcours "chaisards malins" est ainsi prévu aux Francofolies de Spa, le festival Pukkelpop a également totalement intégré l'accès des personnes à mobilité réduite, le Summer Festival et Couleur Café réservent toujours des places aux personnes handicapées, etc.

C'est ce maillon qui pose problème. On parle de budgets impayables par l'organisateur du festival, mais qui sont tout de même, du chef de la STIB, payables dans une politique globale de "mainstreaming". On ne peut pas demander à un organisateur de festival de tout mettre en œuvre lui-même pour favoriser l'accès aux PMR, pour éviter à ceux-ci d'être coincés dans la foule. Tous les festivals font des efforts ! Cela coûte de l'argent, mais aucun d'entre eux n'oserait s'abstenir.

Pour Couleur Café, les choses vont sans doute s'arranger, puisque le festival va déménager sur le plateau du Heysel. Là, les stations sont accessibles, ce sera donc plus simple. Mais je vous demande vraiment, en tant que ministre de tutelle, de sensibiliser la STIB à ce problème, puisque l'effort est fait en aval. Les pouvoirs publics ont sensibilisé les sociétés privées et les festivals à ce problème, le public lui-même a exigé des solutions pour que le festival dégage un minimum d'éthique.

On revient aux problèmes du début : la communication sur les horaires, le service universel. Je regrette cette attitude purement commerciale, sur des sommes relativement dérisoires par rapport à la convention globale, relativement importante, signée par la STIB avec Couleur Café. Cette convention est une innovation, en ce sens que le festival incite les gens à utiliser les transports en commun, prévoit des transports spéciaux... Et si la STIB arrive avec une facture de 12.000 euros, jamais le festival ne va payer ! C'est normal ! Sur quoi cette facture est-elle basée ? En plus, on connaît les calculs de la STIB... Je vous demande juste d'être un peu attentif à cela, car l'organisateur peut discuter ou signer une convention globale qui intègre le transport PMR, mais il ne peut pas le payer.

La STIB demande à tous les organisateurs de festivals de se conventionner avec elle. Franchement, ce n'est pas idiot. C'est le cas avec les 20 km de Bruxelles ou les festivals que j'ai cités. Mais la STIB doit prendre en charge l'aspect des

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dit onderwerp verdient een uitgebreider debat.

(Samenspraak)

De voorzitter.- De wegen van het Bureau zijn ondoorgrondelijk.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik sta achter een beleid dat een onderscheid maakt tussen gratis evenementen en betalende evenementen, waarvoor de mobiliteitskosten gedeeltelijk in de ticketprijs kunnen worden verwerkt.

De MIVB werkt aan zeer interessante overeenkomsten met organisatoren van betalende evenementen. We moeten uiteraard een oplossing vinden voor mensen met een beperkte mobiliteit. De MIVB houdt er al rekening mee, maar ik zou willen dat ze dat nog meer doet.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van de Buylaan en de Devèzesquare in Ixelles".

PMR. On a l'impression que c'est un surplus de travail ! Quand on voit toute la politique d'accessibilité menée par cette Région (ascenseurs, planchers surbaissés...), je pense qu'il faut faire comprendre à la STIB que cela fait partie de ses missions. Ce n'est pas pour cela qu'elle doit forcément tout payer, mais qu'elle présente alors un projet global, afin qu'on puisse débattre des quotes-parts des uns et des autres.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cela vaudrait sûrement un débat plus approfondi, dans des interpellations, par exemple...

(Colloques)

M. le président.- Les voies du Bureau sont impénétrables !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je soutiens la politique qui consiste à faire la distinction entre les grandes activités gratuites pour la population, et les événements payants, pour lesquels on peut intégrer cet élément de mobilité dans le prix du ticket.

La STIB est en train d'élaborer pour les organisateurs d'événements payants des contrats très intéressants, voire novateurs. Mais nous tenons à cette distinction. Évidemment, en ce qui concerne les PMR, nous devons trouver une solution. La STIB est sensibilisée à cette question et je veux qu'elle le soit encore plus.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "le réaménagement de l'avenue Buyl et du square Devèze à Ixelles".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- We hoorden dat u van plan bent om nog dit jaar de Buylaan en de Devèzesquare volledig opnieuw aan te leggen, met fietspaden en eigen banen voor bus en tram.

Er zou een strook in tegenrichting worden aangelegd tussen de Universiteitslaan en de Devèzesquare, vooarafgaand aan de heraanleg van de square.

De heraanleg zal plaatsvinden in de buurt van de ULB, een levendige wijk met veel handelszaken en horeca. De heraanleg zal dus heel wat gevolgen hebben voor de buurt, de bewoners en de mensen die er werken.

Bevestigt u dat deze werken inderdaad zullen plaatsvinden?

Werd er al een vergunning aangevraagd? Is het aangekondigde tijdschema haalbaar?

Werd er reeds overleg gepleegd met bewoners, winkeliers en gebruikers?

Werden de gevolgen van de geplande werken goed overwogen? Uw voorganger heeft uiteindelijk afgezien van het plan een strook in tegenrichting aan te leggen.

Hoe zal het auto-, bus- en tramverkeer worden geregeld tijdens de werken?

Wat is het totale budget dat aan de werf zal worden besteed? Bevestigt u de bedragen van 2,8 miljoen euro in 2011 en 1,6 miljoen euro in 2012?

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Selon nos informations, vous envisagez d'entreprendre une importante modernisation de l'avenue Buyl et du square Devèze avant la fin de l'année 2011. Il est ainsi prévu de réaménager complètement cette avenue avec la création de sites propres pour trams et bus ainsi que d'y installer des aménagements de pistes cyclables.

Par ailleurs, il semblerait qu'une bande à contresens sera mise en place entre l'avenue de l'Université et le square Devèze. Ce square devrait, ensuite, également, être réaménagé.

Outre le fait qu'elle est située à proximité de l'ULB, cette avenue s'ouvre également sur un quartier très animé où fleurissent nombre de commerces et d'établissements horeca, sans parler des zones résidentielles qu'elle dessert. Le projet de réaménagement, tel que prévu, aura donc de multiples conséquences pour le quartier et, en particulier, pour ses usagers et riverains.

Pouvez-vous nous confirmer la nature des travaux envisagés, à savoir, le réaménagement de l'avenue Buyl, dans un premier temps, et du square Devèze, dans un second temps, ainsi que l'aménagement de sites propres pour trams et bus, de pistes cyclables et d'une bande à contresens ?

D'autre part, à quel stade de la procédure se situe-t-on ? La demande de permis a-t-elle déjà été introduite ? Dans l'affirmative, avez-vous déjà reçu une réponse ? Est-il réaliste d'envisager le début des travaux pour la fin de l'année 2011, comme cela a été évoqué ? Pouvez-nous nous préciser le calendrier prévisionnel tel qu'arrêté à ce stade ?

Au sujet de la concertation, puisque cela concerne un grand nombre de riverains et d'utilisateurs, des contacts ont-ils déjà été noués avec la commune d'Ixelles ? Des réunions de concertation ont-elles déjà été programmées avec les riverains, les commerçants ou les usagers ?

Les conséquences de la réalisation des sites propres et, surtout, d'une mise à contresens de l'avenue ont-elles sérieusement été étudiées ? Votre prédécesseur souhaitait déjà mettre cette avenue en sens unique, avant de se raviser. Quelles sont les

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB heeft inderdaad op mijn verzoek een plan voorbereid voor de volledige heraanleg van de openbare ruimte tussen de Universiteitslaan en de Generaal Jacqueslaan, met inbegrip van de Devèzesquare.

In 2012 moeten de sporen worden vernieuwd. We maken van die gelegenheid gebruik om de inrichting van de openbare ruimte te evalueren op basis van de richtlijnen van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan. Er dient onder meer rekening te worden gehouden met het feit dat de verkeersas tussen de wijken via de Huysmans- en de Mauricelaan loopt, dat de zone doorkruist wordt door een gewestelijke fietsroute en dat er voorrang moet worden gegeven aan het openbaar vervoer.

Het is de bedoeling dit jaar de vergunningen te regelen zodat de werken volgend jaar kunnen beginnen.

Een van de bestudeerde hypotheses is om van de Buylaan een eenrichtingstraat maken, behalve voor het openbaar vervoer.

Er zijn nog steeds besprekingen aan de gang met de gemeentelijke overheden ivm de verschillende hypotheses. Er werd nog geen eindbeslissing genomen.

De voornaamste gesprekspartner bij het overleg is de gemeente Elsene. We zullen haar advies weldra ontvangen. Vervolgens zal het gewest een keuze

assurances que vous pouvez nous apporter à cet égard ?

Enfin, quid de la mobilité dans le quartier durant les travaux ? Des pistes de solutions ont-elles déjà été envisagées tant à l'égard des automobilistes que des trams et des bus empruntant l'artère concernée ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Dernière question : quel est le budget global qui sera consacré à ce chantier ? On évoquait un montant de 2,8 millions d'euros pour 2011, complété de 1,6 million en 2012. Pouvez-vous nous confirmer ces chiffres ou, le cas échéant, nous en dire plus à ce sujet ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est bien exact que la STIB prépare à ma demande un projet de réaménagement complet des espaces publics entre l'avenue de l'Université et le boulevard Général Jacques, englobant le réaménagement du square Devèze.

En 2012, les rails devront être renouvelés pour des raisons d'usure et de sécurité. C'est l'occasion de revoir l'aménagement des espaces publics selon les orientations arrêtées dans le Plan régional de développement. Il faut notamment tenir compte du fait que l'axe de circulation interquartier emprunte les avenues Huysmans et Maurice, que la zone est parcourue par un ICR (itinéraire cyclable régional) et que la priorité de passage doit être accordée aux transports publics.

L'objectif poursuivi est d'introduire une demande de permis d'urbanisme avant l'été, en vue d'obtenir un permis avant la fin de cette année et ainsi engager les budgets réservés. Les travaux effectifs n'auront lieu qu'à partir de 2012.

Parmi les hypothèses étudiées, il est effectivement proposé de mettre l'avenue Buyl à sens unique, sauf pour les transports publics, entre l'avenue de l'Université et le square Devèze. D'autres hypothèses permettant de mettre les transports publics en site propre sont aussi étudiées entre le square Devèze et le boulevard Général Jacques.

À ce stade de la procédure, des discussions sont toujours en cours avec les autorités communales

moeten maken. Er zal natuurlijk een informatievergadering voor de buurtbewoners worden georganiseerd.

De vergunningsaanvraag zal gepaard gaan met een effectenstudie, zodat alle belangstellenden een duidelijk beeld hebben van de positieve gevolgen voor de zwakke weggebruikers en het openbaar vervoer, alsook van de impact op de parkeergelegenheid en de bereikbaarheid van de handelszaken.

De organisatie van de mobiliteit in de wijk tijdens de werken zal worden geregeld in samenspraak met de gemeente en de Gewestelijke Commissie voor de Coördinatie van de Werven.

De budgetten voor de heraanleg zijn aangehouden en zullen zo nodig worden aangepast, afhankelijk van de inzendingen voor de openbare aanbesteding.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Waarom heeft uw voorganger uiteindelijk afgezien van het plan om eenrichtingsverkeer in te voeren? Wilde hij de omliggende straten niet met bijkomend verkeer beladen? Houdt u rekening met de huidige verkeersproblemen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We zullen de bestaande studies als uitgangspunt gebruiken.

Ik merk dat de buurtbewoners nu anders aankijken tegen grote werken dan vroeger. Ze staan open voor onze pogingen om de openbare ruimte aangenamer te maken. Vroeger heerste er meer argwaan en ongerustheid.

afin d'examiner les différentes hypothèses d'aménagement et leurs avantages et inconvénients respectifs. Le choix final d'aménagement n'est donc pas encore décidé à ce jour.

L'interlocuteur prioritaire en termes de concertation est la commune, dont l'avis va être recueilli. Il appartiendra ensuite à la Région d'opérer un choix en tenant compte de cet avis et de ses objectifs. Une réunion d'information pour les riverains sera bien entendu organisée en temps utile afin de leur permettre de prendre leurs dispositions en fonction de la période de chantier.

Il va de soi que la demande de permis sera accompagnée d'un rapport d'incidences qui permettra à tout un chacun d'apprécier les incidences du projet tant sur l'amélioration du sort des piétons, cyclistes et transports publics que sur l'accessibilité des commerces et autres activités riveraines, à propos du stationnement, etc.

L'organisation de la mobilité dans le quartier pendant le chantier sera fixée en coordination avec la commune et la commission régionale de coordination des chantiers. Les budgets requis pour financer la totalité de l'aménagement sont réservés et seront adaptés, si nécessaire, en fonction des résultats des procédures de marché.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Pour ce qui est de la mise en sens unique entre le square Devèze et le boulevard Général Jacques, votre prédécesseur avait fait marche arrière. Est-ce que c'était parce que cela renvoyait le trafic dans les petites rues ? Il y a, en tout cas, un problème de circulation plus global. En tenez-vous compte ou repartez-vous d'une feuille blanche ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Des études ont déjà été faites et nous les utilisons comme point de départ. Vous répondre pour le moment sur les raisons exactes m'est difficile.

Mais le temps passe et je remarque, à propos de projets assez importants, qu'il y a une évolution des mentalités dans le chef des riverains. Ils sont sensibilisés à notre réelle volonté de rendre l'espace public plus agréable et relaxant. Ces projets sont aujourd'hui plus appréciés qu'il y a quelques

- *Het incident is gesloten.*

années, quand le grand public était davantage inquiet, voire suspicieux, à leur encontre.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heropstart van de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In 1969 werd de artistieke commissie voor de Brusselse metro opgericht. In 1990 werd deze geofficialiseerd bij ministerieel besluit. De commissie werd omgedoopt tot de artistieke commissie voor vervoersinfrastructuren of ACVI. De bedoeling was dat de commissie de bevoegde minister advies zou verstrekken bij de keuze van kunstenaars en kunstwerken voor de metro en de gewestwegen. In het verleden volgde de minister het advies van de artistieke commissie voor het merendeel van de kunstwerken.

Uw voorganger heeft deze zogenaamde "metrocommissie" echter op non-actief gezet. Nochtans is de Brusselse metro de grootste kunstgalerij van België. Je vindt meer dan 80 kunstwerken in de gangen en langs de perrons van de meer dan 70 stations. Schilderkunst, beeldhouwwerken, fotografie en zelfs het stripverhaal komen aan bod. Het is duidelijk dat het niet onbelangrijk is te weten wie de kunstwerken kiest of de kunstenaars aanduidt.

Vorig jaar stelde ik u in deze commissie al een vraag over deze metrocommissie. U zou binnen "afzienbare tijd" overleg plegen met alle betrokkenen om te beslissen op welke manier men

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le redémarrage de la commission artistique des infrastructures de déplacement".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Créeé en 1969, la commission artistique pour le métro de Bruxelles a été officialisée par arrêté ministériel en 1990 et rebaptisée commission artistique des infrastructures de déplacement (CAID). Elle avait pour objectif de conseiller le ministre compétent dans le choix d'artistes et d'œuvres pour le métro et les voiries régionales.

Votre prédécesseur a cependant mis cette commission à l'arrêt. Or, le métro bruxellois étant la plus grande galerie d'art de Belgique, il n'est pas sans intérêt de savoir qui choisit les œuvres ou désigne les artistes.

L'année dernière, vous m'aviez répondu à une question en commission que vous consulteriez "prochainement" tous les intéressés pour décider comment tendre vers une structure objective pour l'installation d'œuvres d'art dans les espaces publics et le réseau de métro. Vous suggériez également de consulter le maître-architecte.

La concertation prévue a-t-elle eu lieu ? Si oui, qui était présent ? Le maître-architecte y a-t-il été associé ? Quelles en sont les conclusions ? Quand la commission reprendra-t-elle ses travaux ? Qui en fera désormais partie ? Comment s'acquittera-t-

het best kan voortwerken om te streven naar een objectieve structuur voor de plaatsing van kunstwerken in de openbare ruimte en het metronet. Bovendien suggereerde u ook dat men de bouwmeester zou consulteren.

Ik ben zeer tevreden dat u het werk van de metrocommissie naar waarde schat en ze bijgevolg ook nieuw leven wil inblazen.

Mijn vragen zijn de volgende. Is het geplande overleg er intussen geweest ? Zo ja, wie was hierbij aanwezig ? Werd de bouwmeester bij het overleg betrokken ? Wat zijn de conclusies van het overleg ? Wanneer zal de metrocommissie haar werkzaamheden hervatten ? Wie zal voortaan deel uitmaken van de commissie ? Op welke wijze zal zij haar taak als adviescommissie uitvoeren ? Wanneer en waarvoor wordt ze gecontacteerd, en wat is de reikwijdte van het advies ? Gaat het om een verplicht of niet-verplicht advies ? Is het bindend of niet-bindend ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De adviescommissie zal de gewestelijke diensten adviseren inzake de gepastheid van de tussenkomsten. De samenwerking zal worden bevorderd tussen de openbare en private actoren.

Daarnaast zal de opdrachtgever geadviseerd worden wat betreft de omschrijving van de projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte, wanneer er sprake is van een artistieke interventie. De jury's zullen tevens worden bijgestaan. Op vraag van een bouwmeester zullen artistieke suggesties worden uitgewerkt. Wanneer het niet pertinent lijkt om diverse kunstenaars te laten mededingen, kan men meer gericht werken en één belangrijke kunstenaar naar voor schuiven.

Na overleg met mijn kabinet heeft de bouwmeester een prioriteit gemaakt van de oprichting van deze commissie en de start van haar activiteiten voor het jaar 2011. Er zal aan alle bouwmeesters of gewestelijke en pararegionale opdrachtgevers gevraagd worden om zich te beroepen op de commissie van experts, ook wanneer nog niet tot installatie van een kunstwerk in de openbare ruimte werd beslist.

elle de son rôle de commission consultative ? Quand et à quelle fin est-elle contactée, et quelle est la portée de son avis ? Est-il contraignant ou pas ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La commission consultative conseillera les services régionaux quant à l'opportunité des interventions. La collaboration entre les acteurs publics et privés sera encouragée.*

En outre, elle conseillera le maître d'ouvrage dans la définition des projets de réaménagement d'espaces publics incluant une intervention artistique. Elle assistera les jurys et, à la demande d'un maître d'ouvrage, formulera des suggestions artistiques.

Après concertation avec mon cabinet, le maître-architecte a fait de la mise en place de cette commission et du démarrage de ses activités une priorité pour l'année 2011. Tous les maîtres d'ouvrage ou commanditaires régionaux et pararégionaux seront invités à s'adresser à la commission d'experts, et ce, à un stade très précoce. Cette consultation sera donc obligatoire, mais les avis rendus ne seront pas contraignants.

Zo kan de commissie raad verstrekken over de gepastheid van de geplande interventie. De bedoeling is in een zeer vroeg stadium betrokken te zijn. De raadpleging van de commissie door gewestelijke en pararegionale instellingen zal dus verplicht zijn, maar de adviezen die door deze commissie worden gegeven zijn niet dwingend.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Wie is de bevoegde minister? Blijft u dat, aangezien de opdracht ruimer is? Wie duidt de experten aan voor die commissie? Is dat alleen de bouwmeester? Welke regels worden er gehanteerd? Zitten de experten daar gedurende een aantal jaar vast in of worden ze regelmatig vervangen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben als minister rechtstreeks betrokken bij de openbare werken en het openbaar vervoer. Het is wel de bedoeling dat de commissie het werk doet. Men is het reglement aan het uitwerken. Het is dus nog iets te vroeg om op uw vraag te antwoorden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van de Marlowsquare in Ukkel".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Door de heraanleg van de Marlowsquare in Ukkel*

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Qui est le ministre compétent ? Qui désigne les experts pour cette commission ? Quelles règles sont appliquées ? Les experts restent-ils en place pendant plusieurs années ou sont-ils remplacés régulièrement ?*

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je suis, en tant que ministre, directement associée aux travaux et aux transports publics, mais le but est que la commission s'acquitte du travail. Le règlement est en cours d'élaboration. Il est encore trop tôt pour répondre à votre question.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le réaménagement du square Marlow à Uccle".

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme c'est notamment le cas avenue Buyl et au square Devèze

komt er een nieuw wegdek, een rotonde en een eigen bedding voor de tram op de Wolvendaellaan. Bovendien wordt de laan volledig gerenoveerd tot aan het kruispunt met de Rodestraat.

Het gewest heeft hiervoor 5 miljoen euro uitgetrokken en de werken zouden deze zomer beginnen.

Kunt u ons meer vertellen over het project, de praktische voorwaarden en het tijdschema?

Enkele meters verderop ligt de Heldensquare. In 2007 interpelleerde ik al uw voorganger over het feit dat dit plein uitgegroeid is tot een echt busstation. Dat leidt regelmatig tot opstoppingen, visuele overlast en geluids- en geurhinder.

Uw voorganger gaf toen aan dat hij de eindhalte zou verplaatsen naar de De Frélaan en bijkomende parkeerruimte zou creëren. Eventueel kon een van de eindhalten verhuizen naar de Marlowsquare.

Tijdens het overleg met de omwonenden kwam dit opnieuw ter sprake en werd voorgesteld om lijn 98 te verplaatsen naar de Marlowsquare.

Is dat nog steeds het plan en is dit verwerkt in de plannen voor de heraanleg van de Marlowsquare? Hoe zal dat verlopen? Is er een alternatief voorstel?

à Ixelles, des travaux importants sont également prévus au square Marlow à Uccle. Il s'agit d'un large réaménagement des lieux, qui prévoit le renouvellement des voiries, la création d'un rond-point, l'installation d'un site propre pour le tram dans l'avenue Wolvendaal, ainsi que la rénovation complète de l'avenue, de façade à façade, jusqu'au carrefour avec la rue Rouge.

Ces travaux, pour lesquels une enveloppe de 5 millions d'euros a été dégagée par la Région, devraient débuter rapidement puisqu'il est prévu de commencer par les voies, dès l'été, avant de s'attaquer aux voiries en octobre prochain.

Madame la ministre, pourriez-vous nous confirmer ces informations et nous indiquer les grands axes du projet de réaménagement programmé à cet endroit ? Quelle sont les modalités pratiques relatives à ce chantier, ainsi que le calendrier prévisionnel à ce stade ?

Par ailleurs, je souhaiterais revenir sur une autre question qui est liée au square Marlow, puisque proche géographiquement : la situation de la zone d'arrêt des bus située à quelques mètres de là, à la hauteur du square des Héros. J'avais déjà interpellé votre prédécesseur, à ce sujet, en 2007, puisqu'à l'époque, le square des Héros était devenu une véritable gare de bus. Je m'étais ainsi inquiétée du sort réservé à cette artère étroite longeant le square qui se voyait régulièrement embouteillée par de nombreux bus de la STIB, avec pour conséquences des désagréments sonores, visuels ou olfactifs pour les riverains.

Votre prédécesseur m'avait indiqué, devant cette même commission, qu'afin de tenir compte des récriminations, justifiées, de certains riverains, il avait été décidé, en cours de chantier, et en accord avec les autorités compétentes, de déplacer la zone de terminus vers l'avenue De Fré et de créer un emplacement de stationnement supplémentaire. Il avait ajouté qu'il était possible de déplacer l'un des terminus à la hauteur du square Marlow.

De surcroît, il me revient que lors de la concertation avec les riverains, cette question a été évoquée et qu'il a été proposé de transférer la ligne 98 au square Marlow.

Dès lors, cette solution est-elle toujours d'actualité ? A-t-elle bien été intégrée dans le

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel heeft onlangs de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de heraanleg van de Marlowsquare. Binnenkort start het openbaar onderzoek.*

Om veiligheidsredenen moet de MIVB de tramrails deze zomer vervangen. Het deel op de Wolvendaellaan is als laatste aan de beurt, namelijk in september. Onmiddellijk daarna start Mobiel Brussel met de volledige heraanleg, die klaar moet zijn voor de zomer van 2012. Het plein zal daarna heel wat groener zijn. Uit de studies voor de heraanleg bleek dat de verplaatsing van een eindhalte van de Heldensquare naar de Marlowsquare onmogelijk was, zonder dit groene karakter in het gedrang te brengen.

De heraanleg van de Heldensquare moet rekening houden met heel wat parameters, zoals de VICOM-studie uit 2008, de gewestelijke fietsroutes en de bushaltes. Welke resultaten dat zal opleveren, weet ik nog niet, maar net als bij de Marlowsquare zal het groene karakter van belang zijn.

De Heldensquare zal echter een belangrijk knooppunt blijven voor het openbaar vervoer. Er zal dus altijd een aantal bussen aan de zijkant van het plein blijven rijden. We zullen zoveel mogelijk vermijden om op het plein eindhaltes in te richten.

Ten gevolge van de herstructurering van het MIVB-net eindigt lijn 43 nu ter hoogte van de Koninklijke Sterrenwacht. Nog slechts drie lijnen hebben hun eindhalte aan de Heldensquare, namelijk lijnen 38, 41 en 98.

réaménagement du square Marlow tel que programmé ? Si oui, pourriez-vous nous éclairer sur le schéma qui sera suivi ? Dans la négative, pourriez-vous nous indiquer pourquoi et, le cas échéant, les alternatives proposées ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous confirme que des travaux de réaménagement sont prévus au square Marlow et que la demande de permis d'urbanisme vient d'être introduite auprès de l'administration de l'Urbanisme par mon administration, Bruxelles Mobilité. Le projet sera donc prochainement soumis à enquête publique.

La STIB doit impérativement, pour des raisons d'usure et de sécurité, remplacer ses rails cet été. Ces travaux se termineront par le tronçon de l'avenue Wolvendaal en septembre. Bruxelles Mobilité prendra ensuite immédiatement en charge le réaménagement complet du square, qui devrait être achevé avant l'été 2012. Ce projet permettra de revaloriser le square et de le rendre sensiblement plus vert.

La question du déplacement d'un des terminus de bus, actuellement situé au square des Héros, a été étudiée à l'occasion de ce projet de réaménagement, mais il est apparu qu'aucune solution n'était acceptable, sauf à remettre en question les objectifs paysagers poursuivis.

La question du réaménagement du square des Héros doit faire l'objet d'études particulières qui intègrent différents paramètres, à savoir l'étude VICOM qui a été finalisée en 2008, les besoins de l'itinéraire cyclable régional et des arrêts et terminus des bus.

Il est prématué de donner des indications sur les aménagements qui résulteront de cette étude, mais la recherche d'une grande qualité paysagère sera également de mise comme pour le square Marlow.

Ceci dit, il ne faut pas nier que le square des Héros est et restera un pôle d'échanges de transports publics important, qui nécessitera la réservation d'espaces pour les terminus et arrêts. En ce sens, il sera toujours indispensable qu'un certain nombre de bus passent par la voirie latérale du square. Toutefois, dans la mesure du possible,

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Als u daar zelf woonde, zou u niet spreken over "slechts" drie eindhaltes. Het lawaai is soms echt ondraaglijk. Dat mensen in de stank van de uitlaatgassen moeten leven, enkel en alleen om een seconde aan commerciële snelheid te winnen, is onaanvaardbaar.*

Uw antwoord lijkt over een andere plaats te gaan. De verkeersdrukte maakt het leven in de buurt onmogelijk. U moet dringend meer rekening houden met het welzijn van de omwonenden. Een eindhalte voor drie buslijnen midden in een woonwijk, dat klopt niet!

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *We zijn de plannen voor de heraanleg nog aan het besturderen. De MIVB heeft al een deel van het probleem opgelost. Als we oplossingen vinden die iedereen tevreden stellen, zullen we ze zeker uitvoeren, maar de eindhaltes moeten toch ergens liggen!*

Ik zal nogmaals aandringen op creatieve oplossingen.

l'aménagement de zones de terminus sera évité sur cette voirie latérale.

La STIB a d'ailleurs déjà réorganisé son réseau de façon à ce que la ligne 43 n'ait plus son terminus au square des Héros mais bien à la hauteur de l'Observatoire. Actuellement, il n'y a plus que trois lignes qui ont leur terminus à la hauteur de ce square, à savoir les lignes 38, 41 et 98.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Madame la ministre, je pense que si vous aviez acheté ou loué une maison à cet endroit et qu'y habitaient vos enfants, vous n'auriez pas la même réaction face aux "seuls" trois terminus présents devant chez vous...

Il faut passer de temps en temps à cet endroit pour constater que c'est vraiment une catastrophe d'entendre tous ces moteurs qui tournent. Même si la priorité est donnée à une seconde de plus ou de moins en termes de vitesse commerciale, faire vivre les riverains dans les odeurs d'essence et de gaz d'échappement ne me paraît pas acceptable.

Lorsqu'on entend votre réponse en commission, on a l'impression que vous évoquez un autre endroit. Les bus et les voitures qui se succèdent rendent les lieux invivables. Je vous invite à ne pas rester sur cette réponse et à la reconsiderer au nom du bien-être des riverains. Alors qu'on essaye d'améliorer la situation en classant certaines rues "zone résidentielle", on a là, en plein quartier résidentiel, un terminus de trois bus !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je vous l'ai dit, nous sommes encore en train de faire réaliser des études. La STIB a déjà pu résoudre un problème. Ces situations existent déjà depuis un certain nombre d'années mais si, grâce à ces études, on peut trouver des solutions, on rencontrera le souhait de tout le monde. Cependant, il faut bien localiser les terminus de bus quelque part !

Puisque l'étude particulière n'est pas encore achevée, je n'en dirai pas plus. D'autres possibilités existent peut-être. Pour ma part, je vais encore insister sur la créativité dans la recherche de solutions.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- We zullen hierop terugkomen.

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de aankondiging van een proefproject taximoto's".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de taximoto's".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de heer Vincent De Wolf, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en wordt de toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban de hoofdvraag.

De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (*in het Frans*).- *Het motortaxiproject krijgt stilaan vorm. Nog dit jaar zou een proefproject met een vijftiental moto's worden gestart. Hiervoor moet een regeringsbesluit worden opgesteld en de ordonnantie Taxi worden aangepast, aangezien deze momenteel enkel betrekking heeft op vierwielaars.*

Ook al hebben motortaxi's in andere grootsteden zoals Parijs, Londen of Amsterdam hun nut reeds

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous en remercie. Nous resterons attentifs à la poursuite de ce dossier et reviendrons vers vous en commission pour en savoir davantage.

- *L'incident est clos.*

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'annonce d'un projet pilote taxis-motos".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "les motos taxis".

Mme la présidente.- À la demande de M. Vincent De Wolf, excusé, sa question orale est considérée comme retirée et la question orale jointe de M. Jamal Ikazban devient la question orale principale.

La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Le 25 février dernier, nous apprenions par la presse, qui présentait le Plan taxis 2011-2014 "Un taxi pour l'avenir", que le projet de taxi-moto prenait forme. Une opération pilote d'une quinzaine de véhicules sera lancée d'ici la fin de l'année. Un arrêté gouvernemental doit également voir le jour ainsi que l'adaptation de l'ordonnance Taxi qui n'envisage que les véhicules à quatre roues.

bewezen, toch stel ik mij vragen bij een dergelijke overhaasting. Tijdens de onderhandelingen van juli vorig jaar over het sectorakkoord was het project van de motortaxi's ter sprake gekomen, maar was er nog geen bilaterale beslissing genomen. Nu zegt u het project binnenkort te willen starten, terwijl de sector niet is geraadpleegd.

Dit nieuwe project zal geld kosten, zelfs in de testfase. De taxisector heeft onlangs nog zijn ongenoegen geuit. Alle middelen die worden ingezet, moeten bijdragen tot een heropleving van de taxisector.

Bent u er echt van overtuigd dat u met dit nieuwe project de juiste prioriteit nastreeft? Hebt u voorbereidende studies uitgevoerd? Wat zijn de resultaten ervan? Welk budget zal er voor dit proefproject worden uitgetrokken? Op basis van welke voorwaarden zal de opdracht worden toegekend?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het klopt dat er nog geen specifieke reglementering voor motortaxi's bestaat, aangezien de taxireglementering enkel van toepassing is op vierwielers. Daarom wordt een proefproject gestart om de haalbaarheid te onderzoeken. De deelnemers zullen strikte voorwaarden moeten naleven inzake de kwaliteit van de chauffeurs, veiligheidsvoorschriften, enzovoort. Het proefproject zal twee jaar lopen. Als de resultaten positief zijn, zal een reglementering worden ingevoerd.*

Het Adviescomité voor taxi's werd op 24 september 2010 geraadpleegd. Het comité wees op de

Même si la moto taxi a déjà fait ses preuves dans certaines grandes villes, telles Paris, Londres ou Amsterdam, je m'interroge sur la pertinence d'une telle précipitation. En effet, lors de la négociation de l'accord sectoriel, en juillet dernier, vous aviez évoqué la question des motos taxis, mais, concrètement, rien n'avait été décidé de manière bilatérale. En cette matière, la priorité était d'envisager une réglementation sur les questions de sécurité.

Ce qui semblait être un point quasi anecdotique pour le secteur apparaît aujourd'hui, à vous entendre, comme une nouvelle préoccupation. Vous exprimez devant la presse votre volonté de mettre en route le projet sous peu, alors que le secteur n'a pas été consulté. Il y a bien eu des discussions sur le nouveau plan directeur avec le secteur, mais celui-ci a-t-il eu vraiment l'occasion de l'analyser et de donner un avis, voire son accord ? Des études devaient être réalisées avant toute prise de décision.

Ce nouveau projet va nécessiter un budget, même dans sa phase pilote. Or, le secteur a encore eu l'occasion de vous exprimer son mécontentement, et tous les moyens financiers que vous pouvez y injecter sont primordiaux pour la relance et l'essor du secteur des taxis bruxellois. Dès lors, Madame la ministre, pensez-vous que ce nouveau choix soit des plus opportuns ?

Avez-vous déjà réalisé ces études et, si oui, quelles en sont les conclusions ? Quel est le budget qui sera affecté à ce projet pilote ? Sous quelles conditions le marché va-t-il être attribué ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'heure actuelle, il n'existe en effet aucune réglementation spécifique en ce qui concerne les motos taxis, étant donné que la réglementation des taxis s'applique uniquement aux véhicules à quatre roues. C'est pourquoi, un projet pilote est lancé afin d'en examiner la faisabilité. Les participants au projet pilote devront respecter des conditions strictes en matière de qualité des chauffeurs, de consignes de sécurité, etc. Le projet pilote s'étalera sur deux ans. Si ses résultats sont positifs, une réglementation sera instaurée.

En ce qui concerne la consultation du secteur, le

noodzaak om een kader voor dit soort dienst uit te werken. Via een goed omkaderd proefproject met een beperkt aantal moto's wil ik vermijden dat er oneerlijke concurrentie ontstaat met de gewone taxi's.

We zullen de taxisector blijven raadplegen, alsook het onlangs opgerichte comité van de gebruikers. Het Adviescomité voor taxi's zal geraadpleegd worden over de modaliteiten van het proefproject, voordat het wordt gelanceerd.

Het aantal taxivergunningen zal niet dalen. Er bestaat een numerus clausus van 1.300 taxi's, waarvan 100 "gemengde taxi's" (aangepast aan personen met beperkte mobiliteit).

Het proefproject zal geen weerslag hebben op de begroting. Er zal een oproep tot kandidaatstelling worden uitgeschreven. De selectiecriteria moeten nog worden opgesteld.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Het is belangrijk om een goed kader uit te werken en oneerlijke concurrentie te vermijden, maar de vraag blijft of dit wel het goede ogenblik is om een dergelijke initiatief te starten, gezien de andere projecten in de taxisector.*

- Het incident is gesloten.

sujet des motos taxis a été évoqué lors du comité consultatif du 24 septembre 2010. Il en ressort la nécessité de prévoir un cadre pour ce type de service. En lançant un projet pilote bien encadré et limité en nombre de motos, je veux éviter de créer une concurrence déloyale aux taxis automobiles.

On consultera à nouveau le secteur des taxis ainsi que le comité d'utilisateurs récemment instauré. Le comité consultatif sera aussi consulté, avant le lancement du projet pilote, sur les modalités de celui-ci.

En ce qui concerne les licences taxis, leur nombre ne sera pas diminué. Le numerus clausus est de 1.300 taxis, dont 100 taxis "mixtes" adaptés aux personnes à mobilité réduite. Je n'ai pas l'intention de modifier ce numerus clausus.

L'examen des systèmes parisien et amstellodamois, ainsi que l'existence de pareils services sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, démontrent la nécessité de bien encadrer les taxis-motos afin d'éviter l'instauration d'une concurrence déloyale pour les taxis automobiles et de veiller à la sécurité des clients.

Ce projet pilote, qui n'a aucun impact budgétaire sur la Région, concernera une quinzaine de motos taxis. Un appel aux candidats sera lancé, mais les critères de sélection doivent encore être établis.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Vous avez raison d'établir un cadre et de bien le baliser. Il s'agira également d'éviter toute concurrence. Néanmoins, la question la plus importante reste en suspens. Elle concerne la pertinence ou non de lancer pareille initiative au vu de ce qu'il existe déjà comme chantiers importants dans le secteur des taxis.

Dans le cadre d'un accord, j'ai compris que vous auriez lancé cette piste-là. Je comprends que vous avez envie de la mettre en route. L'avenir nous dira s'il y a quelque chose de porteur dans ce projet. Je reste en tout cas vigilant.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de taxicheques".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *De taxicheques hebben een waarde van 5 euro en kunnen worden gebruikt in alle Brusselse taxi's. Zij zijn bestemd voor personen met een laag inkomen die een handicap hebben of ouder zijn dan 75 jaar, en dragen bij tot de mobiliteit van deze kwetsbare groepen. Het verheugt ons dan ook dat het budget voor de taxicheques in 2011 werd verhoogd.*

Welke gemeenten participeren nog niet in het systeem?

Wordt een verhoging van de kredieten overwogen als nieuwe gemeenten zich bij het systeem willen aansluiten? Worden de gemeenten daartoe gestimuleerd? Welke zijn de ervaringen met dit systeem?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De gemeenten Schaarbeek, Sint-Pieters-Woluwe, Vorst, Koekelberg, Elsene en Brussel-Stad hebben hun deelname aan het systeem van taxicheques voor het jaar 2011 nog niet bevestigd.*

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "les chèques-taxis".

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Valables dans tous les taxis bruxellois, les chèques-taxis bénéficient aux personnes à faible revenu souffrant d'un handicap ou âgés de plus de 75 ans. D'une valeur de 5 euros, ils permettent d'obtenir une réduction importante en cas d'utilisation nécessaire des taxis bruxellois par ces personnes. Ce système est primordial pour améliorer la mobilité des groupes plus fragilisés.

Nous ne pouvons donc que nous réjouir de l'augmentation des crédits alloués à ce système dans le budget 2011.

Quelles sont les communes qui ne participent pas encore au système des chèques-taxis ?

L'augmentation des crédits est-elle envisagée afin de répondre aux demandes éventuelles de ces communes ?

Pour les communes utilisant déjà le système, quelle évaluation peut-on en tirer ? Quel type de public en bénéficie-t-il ?

Quelles sont les démarches entreprises auprès des communes qui ne participent pas encore au système afin de les inciter à le faire ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En réponse à votre première question, je puis vous confirmer que les communes suivantes n'ont pas encore confirmé leur participation au système des chèques-taxis pour l'année 2011 :

De begrotingsvooruitzichten zullen indien nodig worden aangepast, als nieuwe gemeenten graag aan het systeem van de taxicheques zouden willen deelnemen.

Uw derde vraag zou u beter rechtstreeks aan de gemeenten stellen. Zij zijn immers verantwoordelijk voor de verdeling van de taxicheques over hun inwoners. Over het algemeen zijn de gemeenten die aan het systeem deelnemen zeer tevreden over dit initiatief.

In 2009 heeft mijn administratie de gemeenten uitgenodigd op een informatievergadering. Vorig jaar heb ik ook een brief gestuurd naar de gemeenten die niet deelnemen. De gemeente Watermaal-Bosvoorde heeft net haar deelname voor 2011 bevestigd. Ik hoop dat andere gemeenten dit voorbeeld zullen volgen.

- la commune de Bruxelles-Ville, malgré un souhait émis l'an dernier de participer au système ;

- Schaerbeek ;

- Woluwe-Saint-Pierre ;

- Forest ;

- Koekelberg qui avait également manifesté son intérêt en 2010 pour le système des chèques-taxis à valeur universelle ;

- et la commune d'Ixelles, qui n'a toujours pas commandé de chèques-taxis à valeur universelle alors qu'elle souhaitait également participer au système.

Si nécessaire, les prévisions budgétaires seront revues à la hausse afin de répondre aux demandes des nouvelles communes désireuses d'adhérer au système.

Pour répondre à votre troisième question de manière précise, il serait souhaitable d'adresser la question aux communes concernées, puisque ce sont elles qui gèrent la distribution de ces chèques-taxis à leur population.

De manière générale, les communes participant au système des chèques-taxis à valeur universelle sont très satisfaits de cette initiative lancée par la Région en 2008. Comme vous le signalez dans votre question, ce sont les personnes à faibles revenus, souffrant d'un handicap et âgées de plus de 75 ans, qui peuvent en bénéficier.

Votre quatrième question portait sur les démarches entreprises auprès des communes non participantes afin de les inciter à entrer dans le système. En 2009, mon administration a invité les services compétents des dix-neuf communes de la Région bruxelloise à une réunion d'information pour les sensibiliser au système des chèques-taxis. L'année dernière, j'ai également envoyé un courrier de sensibilisation auprès des communes non participantes. La commune de Watermael-Boitsfort vient de confirmer sa participation au système pour 2011. J'espère que d'autres suivront.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik stel vast dat verscheidene grote gemeenten nog niet aan het systeem deelnemen.*

U raadt me aan mijn derde vraag rechtstreeks aan de gemeenten te stellen, terwijl de evaluatie van het systeem onder uw bevoegdheid valt. U kent subsidies toe en hebt recentelijk het budget verhoogd. U moet dus weten hoe het systeem concreet wordt toegepast in de gemeenten. U hoort zicht te hebben op de noden van de gemeenten.

M. Jamal Ikazban.- Je constate que plusieurs communes importantes continuent à ne pas participer au système.

Quand vous me suggérez, pour ma troisième question, de poser directement la question aux communes, j'ai envie de vous retourner le conseil. C'est à la ministre régionale de procéder à l'évaluation de cette opération. En effet, vous la subventionnez et il s'agit de savoir comment cela se passe concrètement dans les communes.

Chacun sait à quel type de public ces chèques s'adressent et pourquoi. Une évaluation est d'autant plus nécessaire que les crédits seront augmentés dès 2011. Il faudra savoir quelles communes il s'agit d'aider particulièrement, vu le degré de fragilité de leurs populations. En effet, prendre le taxi grâce à ces chèques leur permettent de mener une vie normale et d'avoir des activités (aller au théâtre, au cinéma, au restaurant, etc.).

J'espère avoir connaissance un jour des réponses fournies par les communes aux questions que vous leur poserez à des fins d'évaluation.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Celles qui participent au système en sont satisfaites.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De deelnemende gemeenten zijn tevreden over het systeem.*

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de testfase van de stroken met dambordmotief".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la phase de test des bandes à damier".

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Volgens het nieuwe akkoord met de taxisector moesten de taxi's vanaf 1 januari 2011 een nieuwe look krijgen om ze herkenbaarder en aantrekkelijker te maken.

De regering is het er met de sector over eens geworden om op de zijkanten van de taxi's een strook met dambordmotief aan te brengen. Het kan gaan om een sticker of om een magneetstrook, want sommige chauffeurs gebruiken hun wagen ook privé. De sector is ongerust omdat het gewest niet van plan is om de kosten te dragen. Ofschoon de sector van mening is dat de taxi's nu al voldoende herkenbaar zijn, gaat hij toch akkoord met de nieuwe maatregelen.

Aanvankelijk was het de bedoeling om de stroken over de hele lengte van de taxi's aan te brengen, maar dat bleek niet mogelijk te zijn met magneten. Daarom werd beslist dat de stroken enkel op de portieren zouden worden aangebracht. De taxisector eiste echter technische garanties dat de stroken goed zouden kleven. Daarom werd een testfase georganiseerd.

Wanneer ging de testfase van start? Hoe lang zal ze duren? Op hoeveel taxi's werden al stroken aangebracht? Hoeveel taxi's maken gebruik van magneetstroken en hoeveel van zelfklevers?

M. Jamal Ikazban.- La nouvelle obligation portant sur la visibilité des taxis bruxellois fait encore beaucoup parler d'elle.

Pour rappel, le nouvel accord sectoriel prévoit, en outre, les mesures à prendre, en accord entre l'autorité et le secteur, sur l'introduction d'une nouvelle identité visuelle, afin de rendre les taxis bruxellois plus reconnaissables, d'augmenter leur visibilité urbaine et de les rendre plus attrayants. La nouvelle identité visuelle devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Les véhicules ont un marquage supplémentaire afin d'être clairement identifiés. Le gouvernement et le secteur sont d'accord pour apposer sur toute la longueur des véhicules une bande en motif de damier, de chaque côté du véhicule, en faisant ressortir de manière visible le numéro du taxi. Cette bande est adhésive ou magnétique. Aucune intervention financière de la Région n'est prévue, ce qui actuellement pose encore de gros soucis pour le secteur.

Considérant que les véhicules sont déjà suffisamment identifiables, le secteur a néanmoins marqué son accord, rassuré de la possibilité d'y apposer une bande magnétique, pour les chauffeurs qui utilisent leurs véhicules à des fins personnelles, après leur service, et qui payent la taxe ad hoc.

Nous avions déjà discuté ensemble des difficultés techniques qui réduisaient fortement cette possibilité. En effet, l'accord précise que la bande à damier doit être fixée de phare à phare, or la bande magnétique ne peut pas être fixée sur les flancs de certains véhicules. Pour remédier à cette impossibilité technique, il semble qu'aujourd'hui cette bande ne devrait être apposée que sur les portières. Mais le secteur souhaitait, en outre, obtenir des garanties quant à l'adhérence de ces bandes. C'est pourquoi une phase de test a été mise en place.

Quand cette phase de test a-t-elle démarré et combien de temps va-t-elle durer ? Combien de véhicules sont actuellement équipés de ces bandes ? Quel est le nombre de véhicules roulant avec une bande magnétique et combien roulent avec une bande adhésive ? Quand les résultats seront-ils disponibles ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We hebben rekening gehouden met de bekommernissen van de sector wat de nieuwe look van de Brusselse taxi's betreft.

In de maanden januari en februari 2011 vond er een testfase plaats om tegemoet te komen aan de twijfels van de sector en om de twee types stroken te testen.

Dertien voertuigen werden voorzien van zelfklevende stroken, en acht van magnetische banden. De voertuigen waren continu in gebruik. Daarnaast heb ik mijn administratie gevraagd om twee dienstvoertuigen met magnetische banden uit te rusten. Eén ervan werd toevertrouwd aan de Peugeot School voor Automobielbeheersing en onderging tests van 29 januari tot 2 februari 2011. In totaal waren er dus 23 wagens bij de testfase betrokken.

Uit het verslag blijkt dat de tests goed zijn verlopen, zowel voor de zelfklevende als voor de magnetische stroken. Ook de Peugeot School voor Automobielbeheersing heeft mijn administratie een positief verslag bezorgd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Er hebben te weinig taxi's aan de testfase deelgenomen, opdat

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons pris en considération les souhaits, les remarques et les inquiétudes du secteur quand nous avons établi ce nouveau look des taxis bruxellois.

La phase de test s'est déroulée durant les mois de janvier et février 2011 afin de répondre aux inquiétudes du secteur et de tester les deux types de bandes en damier compte tenu des conditions météorologiques et d'une circulation active en ville et sur autoroute.

Ainsi, 21 véhicules appartenant à différents exploitants de services de taxis bruxellois, ont été équipés de bandes magnétiques ou adhésives, selon le choix des exploitants concernés et ce, sur base volontaire.

Treize véhicules ont été équipés de bandes adhésives et huit autres, de bandes magnétiques.

Ces véhicules ont circulé et assuré leur service, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

D'autre part, j'ai également demandé à mon administration de faire équiper deux véhicules de service de bandes magnétiques. Une des voitures de service a été confiée à l'École Peugeot de maîtrise automobile afin d'effectuer des tests sur route du 29 janvier 2011 au 2 février 2011. Nous avons donc testé les bandes à damier sur 23 véhicules au total.

À la fin de la période test, j'ai demandé à mon administration d'établir un rapport de résultats sur base de contacts repris avec les exploitants concernés. Ces tests se sont avérés positifs tant pour la bande adhésive que pour la bande magnétique. L'École Peugeot de maîtrise automobile qui a uniquement testé la bande magnétique, a également remis un rapport favorable à mon Administration.

Cette phase test s'est donc révélée extrêmement positive.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Vous avez procédé à une phase test que certains estiment concluante et

deze representatief zou zijn voor een wagenpark dat ongeveer 15.000 voertuigen telt.

Herkenbaarheid is belangrijk voor de sector maar er zijn andere prioriteiten. Praat u wel met de juiste vertegenwoordigers?

Deze kwestie is tekenend voor de hedendaagse politiek: er wordt amper aandacht besteed aan de grote lijnen, de belangrijke debatten en de financiering, maar men maakt zich druk over bijkomstigheden.

In uw plaats zou ik door de zure appel bijten en daarna verdergaan met het werk.

positive. Personnellement, je trouve que l'échantillon n'est pas du tout représentatif du parc des taxis : soit environ 15.000 véhicules. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Je persiste à dire que non.

Les priorités du secteur des taxis se trouvent ailleurs, même si je vous rejoins sur la nécessité d'arriver un jour à une bonne visibilité des véhicules.

Je sais que ce secteur n'est pas facile, mais ceux qui sont en face de vous sont-ils bien ceux qui le représentent ? Nous avons assez de priorités en Région bruxelloise pour nous occuper de ce gaspillage de temps, d'énergie et d'argent.

Par ailleurs, ce qui est dommage, c'est que ce dossier est à l'image du syndrome qui s'illustre actuellement en politique et de manière générale : on parle peu des grands enjeux, des grands débats et des moyens financiers, mais on se dispute pour des peccadilles.

Vous avez une épine dans le pied, vous avez décidé de marcher avec elle. Je vous conseille de la retirer une bonne fois pour toutes et de continuer votre travail.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de signalisatie en veiligheid aan het Fort Jaco-kruispunt".

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Bock heeft het woord.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la signalisation et la sécurisation du carrefour du Fort Jaco".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het kruispunt tussen de Fort-Jacolaan en de Waterloosesteenweg is bijzonder gevvaarlijk voor de voetgangers die de Waterloose Steenweg oversteken. Het kruispunt is niet met verkeerslichten uitgerust.*

De Waterloose Steenweg is de enige grote zuidelijke invalsweg voor het verkeer vanuit de Vlaamse en Waalse randgemeenten. Het is ook de enige verbindingsweg met Brabant.

De lokale handelaars hebben er bij uw administratie meerdere malen op aangedrongen om verkeerslichten te plaatsen, aangezien dit noodzakelijk is voor de veiligheid.

Vorig jaar heeft de administratie tijdens wegenwerken kabels laten leggen om verkeerslichten te kunnen plaatsen, maar blijkbaar is men dat daarna vergeten: de verkeerslichten zijn er nog altijd niet. Hoe lang moeten de buurtbewoners nog wachten op een veilig kruispunt?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De problemen om op dat kruispunt de Waterloosesteenweg over te steken, zijn bekend. Uit een studie van mijn administratie blijkt dat een zebraapad moet volstaan om de veiligheid en de mobiliteit te garanderen, ook zonder verkeerslichten. Te veel verkeerslichten zouden de verkeersdoorstroming hinderen, zeker op zo'n belangrijke invalsweg. Bovendien zou het nodig zijn om ook de andere kruispunten op de Waterloosesteenweg opnieuw aan te leggen, en daar is geen geld voor*

M. Emmanuel De Bock.- Le carrefour situé à l'angle de la chaussée de Waterloo et de l'avenue du Fort-Jaco est particulièrement dangereux. Alors qu'il est situé dans une zone commerçante à forte concentration et que de nombreux passants sont amenés à traverser la chaussée de Waterloo à cet endroit pour pouvoir faire leurs courses, le passage piétonnier n'est pas protégé par le moindre feu lumineux.

Pour rappel, la chaussée de Waterloo est le seul axe de pénétration sud de la Région de Bruxelles-Capitale, emmenant une grande partie du trafic des communes de la périphérie flamande et wallonne. Il est aussi le principal lien routier entre le sud de la Région et la périphérie brabançonne.

Les commerçants locaux ont à plusieurs occasions appelé votre administration pour attirer l'attention sur la dangerosité de ce carrefour et ont souhaité la pose d'un feu de signalisation. Celui-ci pourrait être, le cas échéant, soit synchronisé avec les autres feux de signalisation de la chaussée de Waterloo pour ne pas ralentir le flux de circulation inutilement, soit muni d'un bouton-commande permettant aux piétons de traverser en toute sécurité.

L'année passée, lors de travaux de voirie importants, votre administration a placé les câbles permettant la pose d'un tel feu de signalisation. Malheureusement, il semble que les câbles aient été oubliés sous terre, le feu de signalisation n'étant jamais apparu. Je souhaite dès lors vous interroger sur le délai que devront attendre les riverains avant de pouvoir disposer d'un carrefour sécurisé par la pose d'un feu de signalisation à cet endroit.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les problèmes rencontrés par les piétons pour traverser la chaussée de Waterloo à cet endroit sont connus. Mon administration a d'ailleurs déjà effectué une étude combinant les aspects de sécurité et de mobilité et a conclu que l'existence d'un passage pour piétons, même sans feux, suffisait dans les conditions actuelles.

Jalonner un axe tel que la chaussée de Waterloo de multiples feux tricolores est peu compatible avec la

dit jaar.

Er staan wel al voetstukken. Verkeerslichten kunnen dus snel geplaatst worden indien dat nodig blijkt.

De voorzitter.- De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *U hebt dus voetstukken geplaatst, maar er is geen budget voor de verkeerslichten zelf. Hoeveel kost zo'n verkeerslicht? Hoe verhoudt die prijs zich tot de kostprijs van een dodelijk ongeval?*

Winkels en restaurants in de buurt blijven laat open en na 19 uur rijdt het verkeer erg snel. Zou u geen systeem van gesynchroniseerde verkeerslichten invoeren, zoals in de Wetstraat? Is dat veel duurder?

's Avonds is het een echt waagstuk om het kruispunt over te steken. Het is uw verantwoordelijkheid om ernstige ongevallen te voorkomen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De zwarte punten in het gewest zijn prioritair en uit de studies blijkt niet dat dit kruispunt een zwart punt is. Een oversteekplaats zonder lichten zou moeten volstaan. Ik zal echter het aantal ongevallen opnieuw laten nagaan.*

mobilité car, comme vous le soulignez, il s'agit d'un axe de pénétration important du sud de notre Région.

Cette situation complique l'intégration d'un nouveau carrefour sans renouveler le matériel sur tous les carrefours de la chaussée de Waterloo. Les frais inhérents à une telle intervention ne peuvent être supportés par le budget voté cette année.

Toutefois, des gaines d'attente ont effectivement été placées préventivement dans le sol, dans le cadre d'un chantier précédent. Il sera donc possible, à moyen terme si le besoin se fait ressentir, d'installer des feux tricolores à cet endroit.

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Je suis content d'apprendre que les problèmes sont connus et que vous êtes prévoyante dans la non-prévoyance, puisque vous avez à la fois prévu des gaines pour installer un feu de signalisation, mais qu'en même temps, vous ne disposez pas du budget pour installer celui-ci.

Quel est le poids d'un tel feu sur votre budget, par rapport au coût, en termes d'assurance, d'un accident mortel à cet endroit ?

Étant donné l'heure d'ouverture tardive des commerces et des restaurants à cet endroit, ainsi que la vitesse de circulation des automobiles après 19h, ne serait-il pas envisageable de mettre en place un système de synchronisation des feux comme à d'autres endroits, rue de la Loi par exemple ? Cela représenterait-il un surcoût important ?

J'attire votre attention sur les accidents graves qui ont déjà eu lieu à cet endroit. La traversée du carrefour en soirée constitue une véritable gageure. Vous devrez assumer la responsabilité d'un éventuel accident.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous travaillons prioritairement sur tous les points noirs en Région de Bruxelles-Capitale. Or, les études dont nous disposons n'identifient pas ce carrefour comme un point noir ou à grande dangerosité. Au contraire, elles confirment que le passage pour

De voorzitter.- De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Als u bijkomende verkeerslichten wilt vermijden, kunt u er dan geen andere weghalen? De lichten aan de de Foestraetslaan zouden bijvoorbeeld beter ter hoogte van Fort-Jaco staan, waar veel meer winkels zijn.*

De zwakke weggebruikers moeten de weg op een veilige manier kunnen oversteken.

De voorzitter (in het Frans).- *Veiligheid is een gemeentelijke bevoegdheid.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Ik zal ook de burgemeester van Ukkel interpelleren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CATHERINE MOUREAUX

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de fietsmarkeringen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door de heer Emin Özkara voorgelezen.

De heer Özkara heeft het woord.

piétons sans feu suffit à cet endroit. Nous allons toutefois vérifier le nombre d'accidents qui ont eu lieu. Nous voulons, bien entendu, éviter à tout prix les accidents mortels.

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Si vous ne voulez pas ajouter de feu supplémentaire, pourquoi ne pas envisager de déplacer ceux qui sont moins indispensables ? Pourquoi, par exemple, ne pas supprimer le signal lumineux suivant, situé sur un tronçon où la densité commerciale est moindre, à hauteur de l'avenue de Foestraets, pour le placer à hauteur de Fort-Jaco, où il sera beaucoup plus utile ?

L'usager faible, notamment les personnes âgées qui fréquentent de temps en temps les restaurants de ce quartier en soirée, doivent pouvoir traverser la chaussée de Waterloo en toute sécurité à cet endroit-là.

M. le président.- La sécurité est une responsabilité communale et pas régionale.

M. Emmanuel De Bock.- Je ne manquerai pas d'interpeller le bourgmestre d'Uccle à ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CATHERINE MOUREAUX

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "les marquages 'vélo'".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par M. Emin Özkara.

La parole est à M. Özkara.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *In september 2010 nam u tijdens de Week van Vervoering deel aan een debat dat werd georganiseerd door GRACQ en de Fietsersbond.*

Een van de discussiepunten waren de fietsmarkeringen op de Kroonlaan. Op die drukke baan worden de fietsers geacht de busbanen te gebruiken. Dat vereist een specifieke markering. In de zomer van 2010 werden alle wegmarkeringen vernieuwd, met uitzondering van die fietssymbolen.

Volgens uw medewerker werden de markeringen niet tegelijk vernieuwd omdat daarvoor een andere machine moet worden gebruikt. Volgens hem zou het de daaropvolgende weken in orde komen. We zijn nu zes maanden later en de fietsmarkeringen zijn nog altijd niet vernieuwd.

Hoe komt dat? Wat is uw beleid inzake fietsmarkeringen? Hoe vaak moeten die worden vernieuwd?

De Kroonlaan werd volledig heraangelegd in de lente van 2009 en de markeringen dienden reeds een jaar later te worden vernieuwd. Is dat normaal?

Wordt bij de keuze van de markeringen enkel rekening gehouden met de begrotingsaspecten, of spelen er ook milieu- of veiligheidscriteria mee?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De markeringen worden op de weg geschilderd. Vorig jaar vernam de administratie dat ze niet meer zichtbaar waren. In september*

M. Emin Özkara.- Au cours de la semaine de la mobilité, en septembre 2010, vous avez eu l'occasion de participer à un débat organisé par le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) et le Fietsersbond. Un grand nombre de cyclistes ont pu à ce moment vous interroger sur votre politique en matière de pistes cyclables.

Une des questions abordées concernait les marquages "vélo" sur l'avenue de la Couronne. Sur cette voie de grande affluence, les vélos sont censés pouvoir utiliser les bandes réservées aux bus. Ceci implique un marquage spécifique indiquant cette disposition. Or, tous les marquages de cette avenue ont été renouvelés durant l'été 2010, à l'exception des marquages "vélo".

Lors du débat, un de vos collaborateurs a indiqué que des machines différentes étaient chargées du marquage "vélo", raison pour laquelle ceux-ci n'avaient pas été repeints en même temps. Il a par ailleurs expliqué que, dans les semaines qui allaient suivre, lesdits marquages seraient réalisés. Cependant, six mois après, force est de constater que ces marquages n'ont pas été refaits.

Pouvez-vous nous indiquer pourquoi ces travaux de marquage n'ont pas été effectués et quand ils seront réalisés ?

De manière plus large, pouvez-vous exposer votre politique en matière de marquages "vélo" ? À quelle fréquence les marquages doivent-ils être renouvelés ? Dans le cas de l'avenue de la Couronne, l'artère avait été entièrement réaménagée au printemps 2009 et les marquages nécessitaient un lifting dès un an plus tard. Est-ce un cas particulier ou la norme ?

Pouvez-vous nous éclairer sur les critères présidant au choix du type de marquage ? S'agit-il exclusivement de critères à caractère budgétaire, ou des critères environnementaux ou de sécurité routière entrent-ils en ligne de compte ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le marquage global de l'avenue de la Couronne a effectivement été réalisé en peinture dans le cadre du chantier de réaménagement de la voirie. L'an dernier, il a été

werd een thermoplastische markering aangebracht.

Een recente controle heeft aangetoond dat de fietssymbolen vandaag nog goed zichtbaar zijn en niet moeten worden opgefist.

Normaal gezien worden geverfde markeringen jaarlijks opgefist. De thermoplastische markeringen (voorgevormde markeringen die met een lasbrander op de wegbedekking worden aangebracht) verslijten minder snel en hebben een gemiddelde levensduur van drie jaar.

In principe worden alle markeringen in verf uitgevoerd, behalve de fietssymbolen, zigzagtekens en voetgangersoversteekplaatsen op drukke plaatsen. De voornaamste reden is van budgettaire aard: thermoplastische markeringen zijn heel wat duurder dan verf. Zo kost een fietssymbool in Premark een honderdtal euro's. Bovendien is het makkelijker om verf te verwijderen dan om een Premark weg te halen bij de aanpassing van een markering.

De milieucriteria worden niet verwaarloosd, aangezien de huidige verfmarkeringen steeds minder oplosmiddel nodig hebben. Mijn administratie blijft erop toezien dat dergelijk materiaal in de bestekken wordt voorgeschreven.

signalé à mon administration que le marquage n'était plus visible. Dès lors, un rafraîchissement a été organisé en septembre, partiellement en marquage thermoplastique, pour ce qui concerne les lignes axiales fortement sollicitées par le trafic, et en peinture pour ce qui concerne les lignes de rives, lettres et logos.

À ce jour, les logos "vélo" sont encore bien visibles d'après un contrôle récent sur le terrain. Les spécialistes de mon administration estiment qu'il n'y pas lieu d'intervenir à nouveau pour repeindre ces logos.

En principe, les marquages exécutés en peinture sont refaits annuellement. La campagne de rafraîchissement de ces marquages s'étale de mi-mars à mi-octobre. Les marquages en thermoplastique, préformés et apposés sur le revêtement grâce à un chalumeau, sont quant à eux, moins sujets à l'usure et ont une durée de vie annoncée de trois ans.

En règle générale, mon administration adopte comme schéma de tout réaliser en peinture sauf les logos "vélo", les chevrons et quelques passages piétons dits "fortement roulés", c'est-à-dire sollicités par un trafic dense.

La raison principale est budgétaire. Le marquage en thermoplastique coûte trop cher à l'heure actuelle pour être compétitif par rapport à la peinture. Pour information, un logo vélo en Premark coûte une centaine d'euros. De plus, lorsqu'il s'agit d'adapter un marquage, il est plus facile d'effacer la peinture que de retirer un Premark.

Les critères environnementaux ne sont pas négligés puisque les peintures actuelles nécessitent de moins en moins de solvants et tendent vers un label plus écologique. Mon administration reste attentive à prescrire de tels matériaux dans les cahiers des charges.

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara.- Les sous-traitants qui procèdent au marquage sont-ils bruxellois ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'un marché public. Je ne peux pas vous répondre précisément.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- Wordt er met Brusselse onderaannemers gewerkt?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het gaat om een openbare aanbesteding. Ik ken de details niet.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Ik zal hierover een schriftelijke vraag stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de site 'Bootik online'".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *De MIVB stimuleert haar klanten om een abonnement te bestellen of te verlengen via de website 'Bootik online'. Bovendien worden vanaf 1 januari geen verzendings- of transactiekosten meer aangerekend.*

Helaas ligt de website vaak plat. Bovendien kan de aanvraag wel via internet, maar moet de aanvrager nog altijd naar een loket gaan met een betalingsbewijs om de aanvraag te activeren.

Wat doet de MIVB om de website te verbeteren? Vanwaar de regelmatige pannes? Hoeveel kosten de pannes en wie draagt die kosten? Is de website niet verkeerd ontworpen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Enkele klanten hebben hun abonnement inderdaad met vertraging ontvangen. Dat komt*

M. Emin Özkara.- Je vous poserai une question écrite à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le site 'Bootik online'".

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara.- La STIB incite ses clients à commander les abonnements via le site internet de la Bootik online. Celui-ci permet de commander, de renouveler et de gérer les abonnements. Selon la STIB, cela fait gagner du temps, et depuis le 1^{er} janvier, plus aucun frais d'envoi ou de transaction n'est ajouté au prix des titres de transport, une raison supplémentaire de commander ses abonnements via la Bootik online.

Le site est malheureusement souvent en panne et le support conseille d'aller dans une boutique. En pratique, il y a un souci au niveau des preuves de paiement. Il vous faut aller sur le site pour entamer la démarche puis vous rendre à un guichet avec une preuve de paiement pour faire votre demande d'activation.

Quelles sont les dispositions prises pour améliorer ce site jusqu'à présent ? Quelles sont les causes de ces pannes régulières ? Combien coûtent ces pannes et à charge de qui ces frais sont-ils portés ? Et pour terminer, comme ce site est souvent en panne, n'y a-t-il pas un vice de conception ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Certains clients, fort heureusement peu nombreux, ont en effet subi un retard dans la délivrance de leur

door problemen bij de overdracht van de betaling tussen de financiële instellingen en de MIVB. Daarom adviseert de MIVB de klanten om met een betalingsbewijs naar een Bootik-loket te gaan.

Omwille van deze problemen en een reeks opmerkingen van de klanten over het gebruiksgemak heeft de MIVB de website voorlopig gesloten.

De informaticadienst van de MIVB onderzoekt hoe ze voor verbetering kan zorgen. Bepaalde onderdelen van de website worden hersteld. In mei zou de website opnieuw toegankelijk moeten zijn.

Tijdens de overgangsperiode kunnen de abonnementen verlengd worden aan een van de 340 Goloketten, in de 19 kiosken of via de 175 verkopers en de 6 Bootiks van de MIVB. Dit kan ook via het contactcentrum van de MIVB.

De informaticadienst van de MIVB neemt de herziening van de website volledig op zich, zowel operationeel als financieel gezien.

abonnement. Ce retard s'explique par des problèmes de transmission des paiements entre les organismes financiers et la STIB. La STIB a conseillé à ces clients de se rendre à l'un de ses guichets Bootik avec une preuve de paiement afin de recevoir ou de faire activer leur abonnement.

Ces problèmes, ainsi que certaines remarques formulées par la clientèle de la Bootik online sur les fonctionnalités et l'ergonomie du site, principalement lors de la campagne scolaire, ont amené la STIB à fermer provisoirement sa Bootik online.

Le service informatique de la STIB, qui est en charge de l'entretien et de la gestion du site, revoit pour l'instant la fiabilité des transmissions de paiements et l'ergonomie du site, afin qu'il offre un service de qualité répondant aux attentes des clients. Ce travail nécessite la refonte de certains modes opératoires, de certains écrans et de certains flux de transaction. La Bootik online devrait être à nouveau accessible au mois de mai.

Durant la période transitoire, les abonnements peuvent être renouvelés dans l'un des 340 guichets Go et les 19 Kiosk, ou via les 175 revendeurs et les 6 Bootik de la STIB. Cela peut également se faire à distance via le centre de contact de la STIB.

La révision de l'application Bootik online est entièrement prise en charge par les équipes informatiques de la STIB, tant en termes de ressources que de coûts.

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara.- Connaissez-vous le nombre de clients qui ont été lésés par cette panne ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ils sont relativement peu nombreux, mais je ne dispose pas du chiffre exact ici.

M. Emin Özkara.- Voudriez-vous avoir l'obligeance de vous renseigner à ce propos ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais demander à mes collaborateurs de vous fournir le chiffre concerné.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- Hoeveel klanten werden door de panne getroffen ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik ken het exacte aantal niet, maar het zijn er niet veel.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- Kunt u me een exact antwoord bezorgen ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik zal mijn medewerkers vragen om u dat cijfer te bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de regelingstijd bij de terminus van de bovengrondse MIVB-lijnen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn schriftelijke vraag over de variabele reistijd van bussen en trams en over de regelingstijd aan de eindhaltes. De regelingstijd is een buffer die de bus of tram in geval van vertraging in staat stelt om toch tijdig te te starten.*

Ik vraag u daarom nogmaals welke wijzigingen zich in de laatste drie jaar voordeden in de regelingstijd.

Op welke lijnen werd de regelingstijd gewijzigd? Voor welke lijnen ging het om een stijging en voor welke lijnen om een daling?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De regelingstijden aan de eindhaltes hangen van verschillende factoren af.*

(Samenspraak)

Het streefdoel is om een maximaal aantal voertuigen op het geplande tijdstip van hun eindhalte te laten vertrekken.

De regelingstijden variëren in de loop van de dag, aangezien zowel de reistijden als de doorkomstfrequentie variëren. Een analyse maken per lijn is

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les temps de régulation aux terminus des lignes de surface de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je vous ai posé une question écrite relative aux variations de temps de parcours et de régulation aux terminus des lignes de surface de la STIB. Le temps de régulation est le temps qui permet au bus de recommencer son parcours à l'heure lorsqu'il l'a terminé en retard.

N'ayant reçu aucune réponse relative aux temps de régulation aux terminus et aucune donnée concrète relative aux temps de parcours, je me permets de vous demander à nouveau si des modifications aux temps de régulation ont été apportées ces trois dernières années.

Quelles lignes ont-elles vu varier leur temps de régulation ces trois dernières années ? Quelle a été la nature de la variation (augmentation ou diminution) pour chaque ligne concernée ? Quelles lignes ont-elles vu leurs temps de parcours diminuer ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le temps de régulation accordé aux véhicules de transport public à leurs terminus dépend de nombreux facteurs.

(Colloques)

Si l'objectif premier est de permettre à un maximum de véhicules de repartir de leur terminus à l'heure prévue, plusieurs autres paramètres entrent en considération. Ainsi, le nombre maximal de véhicules pouvant stationner simultanément au terminus ou la nécessité de décaler certaines heures

dus weinig relevant.

De voorbije vijf jaar bleek een algemene stijging van de regelingstijden noodzakelijk. Zo bedroeg voor een volledige dag de totale wachttijd aan de eindhalte 14,8% van de totale tijd in 2006, tegenover 16,8% nu. Dat betekent dat een groter deel van de tijd en van de personeelskosten gaat naar de regulering van de lijnen. Dat gaat ten koste van het aanbod maar komt wel de stiptheid ten goede, ondanks de slechtere verkeersomstandigheden.

Op bepaalde lijnen werd de reistijd aanzienlijk ingekort door belangrijke infrastructuurwerken en het wegwerken van meerdere zwarte punten.

Bij andere lijnen werd de duur van de reistijd verminderd op bepaalde vaste tijdstippen overdag en op bepaalde delen van het traject. In de meeste gevallen werd die vooruitgang echter geneutraliseerd door langere reistijden op andere delen van de reisweg.

Zo beschikken de lijnen 34, 38 en 80 komende van Troon sinds enkele maanden over een eigen busbaan na het Luxemburgplein. Daardoor heeft de MIVB één minuut kunnen besparen in de dienstregelingen. Spijtig genoeg wordt die tijd opnieuw verloren op de Waversesteenweg of in de Malibrandstraat, waar één tot twee extra minuten moeten worden toegevoegd.

Gelijkwaardige situaties doen zich voor op tal van andere lijnen. Het toont aan dat we vandaag in het beste geval de gemiddelde snelheid van het net kunnen stabiliseren.

de trajet pour assurer des correspondances ou pour offrir un service parfaitement cadencé sur un tronc commun avec une autre ligne sont autant de facteurs qui impacteront le temps effectivement accordé aux terminus.

De même, ces temps de régulation varient tout au long de la journée, puisque tant les temps de parcours que les fréquences de passage varient. Ceci rend l'analyse ligne par ligne peu pertinente.

Je peux en tout état de cause vous communiquer que, sur les cinq dernières années, les temps de régulation ont connu une augmentation globale. Ainsi, pour une journée complète d'exploitation (tram et bus confondus), le temps total passé au terminus représentait 14,8% du temps total en 2006 et se situe à présent à 16,8 %. Ceci signifie que, pour chaque euro investi, une plus grande part du temps payé aux agents de conduite est consacrée à la régulation des lignes.

Certes, cela se fait au détriment de l'offre "pure" mais au bénéfice d'une meilleure ponctualité, face à des conditions de circulation en dégradation permanente, comme je vous l'expliquais dans ma réponse à votre question écrite.

En ce qui concerne les temps de parcours, les lignes où des diminutions sensibles de plusieurs minutes ont pu être réalisées sont les lignes de tramway 7 (anciennement 23 et 24) et 25, ainsi que la ligne de bus 95.

Deux facteurs expliquent ce phénomène : des aménagements importants des infrastructures et, surtout, l'élimination de plusieurs points noirs successifs.

D'autres lignes ont connu des diminutions de temps de parcours à certaines périodes bien précises de la journée et sur certains tronçons. Mais, dans la plupart des cas, celles-ci ont été neutralisées par des augmentations de temps de parcours nécessaires ailleurs sur l'itinéraire.

Pour ne prendre qu'un seul exemple, les lignes 34, 38 et 80 venant de la place du Trône disposent depuis quelques mois d'une bande réservée aux autobus après avoir quitté la place du Luxembourg. Grâce à cet aménagement, la STIB a pu retirer une minute dans les horaires... Cependant, ce temps est intégralement reperdu en aval sur la chaussée de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De cijfers die u me geeft, bieden geen antwoord op mijn vraag. Ik heb bovendien de indruk dat niet alle regelingstijden aangepast zijn. Ik heb reeds op verschillende lijnen drie bussen tegelijk zien vertrekken. Dit komt vaker voor dan men denkt.*

De reistijd van bus 95 is korter geworden omdat verscheidene zwarte punten werden weggewerkt. Tegelijk werd ook de regelingstijd ingekort. Het gevolg is dat de vertrekkende bussen elkaar opvolgen en hun rit met vertraging beginnen, ook buiten de spitsuren.

De getuigenissen van de chauffeurs liegen er niet om: zij bevestigen dat de dienst steeds onregelmatiger wordt tijdens het piekuur. Maar ook in het weekend lopen bussen en trams vaak enorme vertraging op. We kunnen niet tolereren dat dit een gewoonte wordt.

Ik ben er zeker van dat er een probleem is. Zonder nauwkeurige cijfers is het echter onmogelijk om zicht te krijgen op de situatie. Een van de argumenten om de Mobibkaart in te voeren, was dat het mogelijk zou worden de cijfers te verfijnen. Ik vraag dan ook naar de gegevens van de reis- en regelingstijden per lijn in de afgelopen drie jaar.

Wavre ou sur la rue Malibran où une à deux minutes de temps supplémentaire ont dû être ajoutées.

Cet exemple se retrouve à de nombreux autres endroits sur le réseau. Il démontre que, même si les aménagements permettent d'éviter la paralysie totale des transports publics, nous ne parvenons aujourd'hui au mieux qu'à stabiliser la vitesse moyenne du réseau.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Les chiffres bruts que je reçois ne me permettent absolument pas d'avoir une réponse à ma question. D'autre part - ou ai-je des hallucinations ? -, il me semble que les temps de régulation ne sont pas adaptés. J'ai déjà vu, sur plusieurs lignes, trois bus quitter leur terminus en même temps.

Il suffit d'aller voir les temps réels, sur le site, pour constater que cela arrive souvent en début de parcours. Ce qui veut dire qu'on a un bus totalement en retard et rempli, un deuxième qui éponge le surplus, et un troisième qui, derrière, roule vide.

Prenons l'exemple de la ligne de bus 95, qui est un cas typique. On en a diminué le temps de parcours parce qu'on a retiré des points noirs, mais on a aussi, manifestement, retiré du temps de régulation. Le résultat, c'est que ces bus se suivent dès le départ, en commençant leur parcours en retard. Et cela arrive aussi en heures creuses !

Je veux bien entendre tout ce qu'on me dit sur la dégradation des conditions de circulation, mais il n'y a pas que la baisse des temps de régulation, ou mon impression, ou mon expérience ; il y a aussi ce que me disent les chauffeurs, et je crois qu'ils sont bien placés pour dire si les conditions s'améliorent ou non. Et ils confirment cette irrégularité en heures creuses.

On voit, certains dimanches, des trams ou des bus arriver très en retard. Je veux bien que cela se produise exceptionnellement, mais pas régulièrement. Si on a déjà un écart de vingt minutes, on ne peut pas avoir dix minutes de retard !

Je maintiens donc qu'il y a un problème et que j'aimerais, vraiment, avoir des chiffres précis, car quand les chiffres ne sont pas précis, on leur fait dire ce qu'on veut. Quand un parlementaire pose une question précise, ce n'est pas pour rien !

La STIB a besoin de statistiques fines ; c'est la justification de Mobib. On doit tout de même être capable de fournir l'évolution du temps de parcours et du temps de régulation au terminus, pour chaque ligne, sur les trois dernières années. Je ne demande même pas les cinq dernières années.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de stand van zaken van het lichtplan".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de modernisering ter verbetering van de veiligheid in de autotunnels".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'état d'avancement du Plan lumière".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la modernisation en vue d'améliorer la sécurité dans les tunnels routiers".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PHILIPPE PIVIN**

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het incident van 8 maart 2011 in de tunnels van de kleine ring".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "l'incident du 8 mars 2011 dans les tunnels de la petite ceinture".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.